Nr 21 (132)



KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok VII · Warszawa 1 — 15 listopada 1954 r.

XXXVII









37 LAT W ZWYCIĘSKIM POCHODZIE

Mija 37 lat od chwili, kiedy klasa robotnicza Rosji pod przewodem partii komunistycznej obaliła stary, przegniły ustrój carski i wzięła władzę w swe ręce. Po raz pierwszy w dziejach świata narodziło się nowe państwo — państwo robotników i chłopów, państwo, w którym władzę objął lud pracujący. Fabryki, zakłady przemysłowe, koleje, banki, ziemia wszystko to, należące przed tym do klas wyzyskujących, stało się po raz pierwszy i na zawsze własnością ogólnonarodową. W ten sposób zapoczątkowano budowę socjalizmu na 1/6 części kuli ziemskiej.

Ale przełamując front światowego imperializmu, wydzierając z jego szeregów ogromny kraj, Rewolucja Październikowa zmieniła układ sił międzynarodowych. Powstały dwa obozy; obóz skazanego na zagładę kapitalizmu, targanego wewnętrznymi sprzecznościami i kryzysami oraz obóz rosnącego coraz bardziej w siłę socjalizmu, który pozwolił masom pracującym budować nowe, wolne i szczęśliwe życie. Od tej chwili w toku walki między tymi dwoma obozami od systemu imperialistycznego odpadł cały szereg krajów, które dążąc ku socjalizmowi zjednoczyły się w obozie postępu i pokoju.

I tak zwycięstwo odniesione przez Związek Radziecki w drugiej wojnie światowej, zadało nowy potężny cios systemowi imperializmu, jeszcze bardziej podważyło jego podstawy w Europie, Azji i na innych kontynentach. Związek Radziecki, który w ciągu 37 lat swego istnienia stał się najpotężniejszym mocarstwem świata, obecnie jest również ośrodkiem międzynarodowego obozu pokoju, jednoczącego wszystkie państwa ludowo - demokratyczne. Wyzwolone przez Armię Radziecką narody szeregu krajów europejskich wydarły się z obozu imperializmu. Związek Radziecki umożliwił im samym zadecydować o swych losach. Masy pracujące tych krajów usunęły od władzy klasy wyzyskujące, ustanowiły ustrój demokracji ludowej, będący jedną z form dyktatury proletariatu.

„Polska i inne kraje demokracji ludowej — pisał Bolesław Bierut — **zawdzięczają zwycięstwu Rewolucji Październikowej swoje wyzwolenie z hitlerowskiego jarzma, swoje wyzwolenie z niewoli kapitalizmu, zawdzięczają jej swoją drogę życia i rozwoju, zawdzięczają jej swój łatwiejszy i szybszy marsz ku socjalizmowi".**

W marszu tym, jak w zwycięskim pochodzie, kroczą dziś kraje obozu pokoju od Łaby do Oceanu Spokojnego i uzyskują, dzięki bratniej pomocy Związku Radzieckiego wspaniałe sukcesy ekonomiczne, polityczne i kulturalne. Realizują one nieugięcie politykę pokoju, umacniają przyjazne stosunki z miłującymi pokój państwami i demaskują międzynarodowych podżegaczy wojennych. Toteż pokojowa polityka Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, gorąco aprobowana przez większość ludności na kuli ziemskiej, napotyka na nieustanne prowokacje ze strony reakcyjnych kół rządzących USA, Anglii i Francji i innych krajów bloku imperialistycznego. Rządy tych państw prowadzą bowem otwarcie przygotowania do nowej wojny światowej, czego wymownym przykładem jest ostatnio podpisane porozumienie odbudowania, wbrew opinii światowej i woli narodów, hitlerowskiego Wehrmachtu w Niemczech zachodnich.

Te szaleńcze przedsięwzięcia podżegaczy wojennych do nowej pożogi i rozlewu krwi, w której chcieliby zatopić ludzkość, skazane są na fiasko. Przekonaliśmy się bowiem, że narody świata nie chcą wojny przeciwstawiając się zdecydowanie polityce zbrojeń, ucisku i grabieży. Jednocześnie coraz jaśniej i coraz lepiej rozumieją one sens pokojowej polityki — ostoi wolnych narodów — Związku Radzieckiego. Dlatego pod sztandarem pokoju jednoczą się dziś setki milionów ludzi wszystkich kontynentów. Dzięki temu po raz pierwszy w dziejach ludzkości powstał zorganizowany potężny front obrońców pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele, a walka o pokój stała się wielkim, niepowstrzymanym ruchem, obejmującym ludzi ze wszystkich stron świata bez różnicy przekonań politycznych i wierzeń religijnych.

Również pod sztandarem idei Rewolucji Październikowej we wszystkich krajach świata rośnie szeroki, rewolucyjny ruch narodowo - wyzwoleńczy. W obliczu historycznych zwycięstw Chińskiej Republiki Ludowej oraz sukcesów Ludowej Korei i Wietnamu, poruszyły się ludy kolonialne i zależne i skutecznie rozwijają swą walkę o wyzwolenie narodowe i społeczne, walcząc o postępowy rozwój, rozkwit i szczęście swojej Ojczyzny.

Dziś, w 37 rocznicę Wielkiego Października, szczególną dumą napawa nas fakt, że wolny naród polski kroczy w wielomilionowym obozie narodów miłujących pokój, w zwycięskim pochodzie ku socjalizmowi. Pod przewodem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wiernej sojuszniczki i uczennicy KPZR, skutecznie wcielamy w życie idee Rewolucji Październikowej; naród nasz staje się już narodem socjalistycznym, tak jak nasza ludowa Ojczyzna stała się krajem przodującej techniki i kultury.

Budując socjalizm w naszym kraju na przekór imperialistom i wszystkim naszym wrogom, budując siłę i obronność Ojczyzny, naród polski obchodzi 37 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej jako swoje własne święto, jako święto zwycięstwa najpiękniejszych ideałów, o które walczyli najlepsi synowie polskiego narodu w ciągu długich lat wyzysku i niewoli.

Również serca wszystkich żołnierzy Sił Zbrojnych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej napawa radość i duma, że danym im jest służyć tak pięknej, zaszczytnej i słusznej sprawie, jaką jest sprawa wolności i pokoju, sprawa obrony zdobyczy klasy robotniczej. Toteż kierując swe najserdeczniejsze życzenia ku niezłomnej ostoi pokoju — Związkowi Radzieckiemu, żołnierze naszego ludowego Wojska Polskiego postanawiają jeszcze bardziej umacniać swoją gotowość bojową oraz jeszcze skuteczniej opanowywać wiadomości ogólnowojskowe i polityczne. Swymi postępami w służbie i szkoleniu pragną bowiem stać się godni miana obrońców naszej wolności i szczęścia, do którego dążymy w niepowstrzymanym zwycięskim pochodzie drogą wskazaną przez Wielką Rewolucję Październikową.

Poznajemy bohaterów Armii Radzieckiej

„Bohater Związku Radzieckiego" — to najwyższe miano jakim naród radziecki obdarza swych synów i córki za zasługi położone na polu walki.

W czasie wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego przeciwko najazdowi hitlerowskiemu na polach bitewnych od Murmańska do gór Kaukazu rodzili się bohaterowie Związku Radzieckiego, wielu z nich zasłużyło dwukrotnie na to zaszczytne miano a trzech najbardziej zasłużonych odznaczono tym mianem trzykrotnie.

Jednym ze znanych bohaterów Związku Radzieckiego jest **Aleksander Matrosow** — wychowanek komsomołu. Posłuchajcie w jaki sposób zasłużył sobie na te zaszczytne miano.



Armia Radziecka nacierała... Niszczyła wroga, wyzwalała swoją Ojczyznę i parła na zachód, aby nieść wolność innym narodom jęczącym pod ciężarem faszystowskiej tyranii. Przed strzelcem gwardii — Aleksandrem Matrosowem — rozpościerała się, pokryta śniegiem, równina. Była to prastara okryta chwałą ziemia ojczysta.

Przed nacierającymi żołnierzami Armii Radzieckiej wróg stawiał ścianę z ognia artyleryjskiego... Pociski wyły nad głowami nacierających i gdzieniegdzie, na białym śniegu czerwieniły się plamy przelanej krwi. Faszyści bronili wioski, którą umocnili jako punkt oporu. Nacierający szybko zniszczyli ogień dwóch punktów ogniowych, lecz trzeci bardzo przeszkadzał. Bez zniszczenia go nie można było dalej prowadzić natarcia. Wtedy dowódca dał rozkaz sześciu fizyljerom doczołgać się do punktu ogniowego i zniszczyć go. W liczbie tych sześciu poszedł na wykonanie rozkazu bojowego i Aleksander Matrosow. Było to ciężkie i niebezpieczne zadanie.

Faszyści spostrzegli manewr i silnym ogniem CKM-ów przywitali śmiałków. Aleksander Matrosow widział, że żaden z wyznaczonych przez dowódcę żołnierzy do schronu nie dopełznął — wszyscy polegli. Wtedy postanowił za wszelką cenę wykonać to trudne zadanie. „Teraz ja pójdę" — rzekł. Śmierć krążyła dookoła niego, lecz on uparcie czołgał się naprzód. Dzięki wysiłkom, uporczywości i zimnej krwi, dzięki swemu uświadomieniu i poczuciu odpowiedzialności za los ukochanej Ojczyzny — Aleksander Matrosow podpełznął pod wraży schron. Po chwili uniósł automat, dokładnie wycelował i puścił serię do schronu. Pociski trafiły w otwór strzelnicy i przypadkowo wysadziły minę. Rozległ się głuchy huk... karabin maszynowy umilkł. Towarzysze Matrosowa ruszyli do ataku. W tej samej chwili znów odezwał się nieprzyjacielski karabin maszynowy. Wtedy Aleksander Matrosow błyskawicznie ocenił sytuację, i, jako żołnierz wierny przysiędze, postanowił oddać własne życie, gdyż wiedział, że tym samym uratuje życie swoim towarzyszom i przyczyni się do zwycięstwa. Uniósł się więc wysoko, rozpostarł szeroko ręce i rzucił się na strzelnicę zasłaniając własną piersią jej otwór. Pociski przeszyły go, lecz karabin maszynowy zamilkł. Droga do natarcia była wolna.

Działo się to 23 lutego 1943 roku.

„Czyn bohaterski towarzysza Matrosowa — mówi rozkaz ludowego Komisarza Obrony, Marszałka Związku Radzieckiego Stalina — winien służyć przykładem żołnierskiej dzielności i bohaterstwa wszystkim żołnierzom Armii Czerwonej. Aby uwiecznić pamięć Bohatera Związku Radzieckiego, strzelca gwardii Aleksandra Matwiejewicza Matrosowa, rozkazuję: 254 pułk strzelców gwardii otrzymuje nazwę: 254 pułk strzelców gwardii imienia Aleksandra Matrosowa. Bohatera Związku Radzieckiego, strzelca Aleksandra Matwiejewicza Matrosowa wciągnąć na wieczyste czasy na listę pierwszej kompanii strzelców gwardii im. Aleksandra Matrosowa".

Czyn Aleksandra Matrosowa w obronie Ojczyzny był jeszcze jednym przykładem dla żołnierzy Armii Radzieckiej, jak należy kochać Ojczyznę i walczyć w jej obronie. Dla nas, żołnierzy ludowego Wojska Polskiego, czyn Aleksandra Matrosowa niech będzie również przykładem spełnionego obowiązku żołnierskiego, przykładem wielkiego czynu patriotycznego dokonanego ku chwale Ojczyzny.

ZMP-owcy! PRZED NAMI II ZJAZD

XVI Plenum Zarządu Głównego ZMP obradujące w Warszawie w dniu 21 października br. podjęło między innymi następującą uchwałę:

„Stwierdzając konieczność jak najbardziej aktywnego włączenia się całej organizacji ZMP oraz młodzieży w kampanię wyborczą do rad narodowych oraz konieczność pogłębienia pracy politycznej ZMP, Plenum ZG ZMP postanawia: termin zwołania II Zjazdu ZMP przenieść na styczeń 1955 r."

Nie w listopadzie więc, lecz w styczniu przyjadą do Warszawy najlepsi przedstawiciele młodzieży, wybrani w kołach i na konferencjach wszystkich szczebli, aby ocenić 6-letnią działalność naszego Związku i omówić zadania wypływające dla nas z uchwał II Zjazdu Partii.

Będzie to pierwszy Zjazd Związku Młodzieży Polskiej od tych pamiętnych dni, kiedy cztery organizacje młodzieżowe, wyrażając rosnące dążenia młodzieży do jedności dla dobra Polski Ludowej, zjednoczyły się na pierwszym Zjeździe Wrocławskim i utworzyły Związek Młodzieży Polskiej.

W okresie tym, niezwykle donioslym i twórczym w dziejach naszego narodu, bogatym w przełomowe dla kraju i świata wydarzenia, umocniła się i poważnie okrzepła nasza organizacja. Wydatnie wzmogło się oddziaływanie ZMP na całą młodzież w kraju.

W okresie tym wydatnie wzrosły także szeregi naszej organizacji, która przed dniem Zjazdu skupia w swych szeregach blisko 2 miliony chłopców i dziewcząt.

Najważniejszym jednak jej osiągnięciem jest to, że w okresie tych 6 lat, jak to stwierdził w swoim referacie na II Zjeździe PZPR tow. Edward Ochab: **„Związek Młodzieży Polskiej, którego działalnością kieruje Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, stał się aktywnym pomocnikiem Partii w budownictwie socjalizmu..."**, że w okresie między I i II Zjazdem **„wyrósł na potężną organizację, której znaczenie stale rośnie i będzie rosło..."**

Jak widzimy, organizacja nasza została wysoko oceniona przez Partię na II Zjeździe. Szczycąc się słusznie tą wysoką oceną Partii pamiętać musimy jednak o poważnych, wciąż jeszcze nieprzezwyciężonych brakach i niedociągnięciach w pracy naszej organizacji. Braki te były szczegółowo omawiane podczas ostatnich plenarnych posiedzeń Zarządu Głównego ZMP a w szczególności na XII, XIII. i XIV Plenum. Zwracano np. uwagę na to, że praca wychowawcza ZMP prowadzona jest często powierzchownie, pełna frazesów i ogólników. Wiele ogniw zetempowskich pracuje w oderwaniu od spraw i zainteresowań, którymi żyje młodzież. Za mało jest troski w naszej organizacji zetempowskiej o rozwój demokracji wewnętrznej, o wzrost inicjatywy i aktywności mas zetempowskich. Niedostatecznie mocno podkreśla się w naszej pracy prawa i obowiązki zetempowca. Stąd słaba więź wielu członków z organizacją.

Jest więc rzeczą konieczną, aby w okresie dzielącym nas od II Zjazdu ZMP, we wszystkich kołach, na posiedzeniach zarządów i podczas plenarnych posiedzeń, dyskutując nad realizacją zadań i wskazań II Zjazdu Partii każdy ZMP-owiec zastanowił się nad osiągnięciami i brakami swojej organizacji i w pełni zdawał sobie z nich sprawę. Co więcej, trzeba, aby w toku przedzjazdowych dyskusji rosła i umacniała się odpowiedzialność każdego członka i aktywisty ZMP za pracę organizacji.

Dopiero bowiem, kiedy każdy członek ZMP będzie się czuł w pełni odpowiedzialny za pracę swojej organizacji, kiedy najdokładniej zapozna się z jej osiągnięciami i brakami, można będzie wzmóc tętno pracy ideologicznej, podnieść aktywność polityczną członków ZMP i młodzieży, a dni dzielące nas od II Zjazdu ZMP wypełnić lepszą, sprawniejszą i wydajniejszą pracą.

Teza powyższa ma również całkowite zastosowanie do żołnierzy ZMP-owców, którzy w wielkiej rodzinie zetempowskiej stoją zwartym szeregiem. Czyż można myleć o wykonaniu podstawowego zadania stojącego przed aktywistami ZMP-owskimi w naszych oddziałach, jakim jest — udzielanie pomocy dowódcom w wyszkoleniu żołnierzy na mistrzów swych specjalności i wychowanie ich w duchu bezgranicznej wierności narodowi, partii i rządowi ludowemu — bez usunięcia wielu braków i niedociągnięć tkwiących jeszcze w niektórych naszych organizacjach?

Nie, nie można.

Dlatego przygotowując się do Zjazdu organizacje zetempowskie w wojsku, powinny dążyć do usunięcia tych braków i niedociągnięć w drodze rozwijania demokracji wewnątrzpartyjnej i troski o stworzenie jak najlepszych warunków krytyki tych braków i niedociągnięć. Powinny zatroszczyć się o rozwijanie samokrytyki, która jest środkiem podnoszenia odpowiedzialności członków za pracę całej organizacji i zwiększenia roli wychowawczej ZMP.

Wreszcie na bazie wielkiego entuzjazmu i radości z jaką miliony młodzieży w całym kraju powitały wiadomość o zwołaniu II Zjazdu ZMP, powinny rozniecić wśród żołnierzy hasło czynu zjazdowego.

Hasło to realizują już miliony młodzieży w całym kraju dodatkową ilością produkcji, obniżką kosztów własnych, oszczędnością, likwidacją odłogów itp. Realizacja tego hasła przez żołnierzy zetempowców powinna wyrażać się w przodownictwie w wykonywaniu aktualnych zadań obecnego okresu, tj. w przygotowaniu do okresu zimowej eksploatacji sprzętu i pojazdów mechanicznych, zabezpieczeniu bazy do nowego roku szkolnego. Punktem ambicji i honoru każdej organizacji ZMP-owskiej w naszej służbie powinno być także zapewnienie jak najszerszego udziału odchodzących do rezerwy w zaciągu pionierskim.

Czynem ZMP-owskim powinno być również skłonienie najlepszych rezerwistów do zasilania szeregów górników i hutników.

Organizacje ZMP powinny aktywnie pomóc we wzorowym przyjęciu w oddziałach żołnierzy młodego rocznika, w otoczeniu ich troskliwą opieką i prowadzeniu z nimi poważnej pracy wychowawczej.

Oczywiście wykonanie tych i wielu innych jeszcze zadań stojących przed organizacjami ZMP w okresie przedzjazdowym jest nie do pomyślenia bez ustawicznej troski, pomocy i kierownictwa ze strony dowódców, aparatu politycznego i organizacji partyjnych.

W toku kampanii przedzjazdowej organizacje ZMP-owskie powinny poważnie okrzepnąć, powinna zwiększyć się ich rola w procesie wyszkolenia i wychowania składu osobowego oddziałów i pododdziałów naszej służby.

Właśnie dowódcy, aparat polityczny i organizacje partyjne powinni, w drodze troskliwej opieki i pomocy, nakierować przedzjazdowy entuzjazm ZMP-owców na właściwy cel — na dalsze podniesienie poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, na umocnienie dyscypliny i gotowości bojowej.

* * *

My, ZMP-owcy, wiemy, że dowództwo i partia liczą na nas. Wiemy też, że nie wolno nam zawieść tego zaufania. Dlatego zwierając jeszcze bardziej nasze ZMP-owskie szeregi, ruszamy do walki o nowe sukcesy w wyszkoleniu i dyscyplinie i przyrzekamy, że nie zawiedziemy pokładanych w nas nadziei, a II Zjazd naszej organizacji przywitamy przodownictwem w służbie, dyscyplinie i wyszkoleniu.

NA NICH MOŻNA ZAWSZE POLEGAĆ



...stwierdzają zgodnie elewi jednej ze szkół, którym ZMP-owcy Trzaskawka, Plewa i Olejak, widoczni powyżej na zdjęciu, pomagali na każdym kroku.

UMACNIAĆ I ROZWIJAĆ



Koleżeńska pomoc na ćwiczeniach: motocykl pokonuje przeszkodę wspierany przez kierowców innych maszyn.

Ludowe Wojsko Polskie, jako najbardziej nowoczesne, składa się z różnych rodzajów wojsk i służb, ściśle ze sobą współdziałających i dążących do jednego wspólnego celu.

Każdy żołnierz, niezależnie od tego w jakim rodzaju wojsk służy, czy to w piechocie, artylerii, wojskach inżynieryjnych, w służbie samochodowej, marynarce wojennej, czy lotnictwie — ma na względzie jeden cel, do którego dąży, a mianowicie — obronę swojej Ojczyzny ludowej budującej socjalizm. Żołnierz nasz rozumie, że wojsko może być silne i dobrze wykorzystane tylko wtedy, jeżeli wszyscy żołnierze będą nieustannie pogłębiać swoją wiedzę ogólnowojskową, polityczną i fachową oraz będą chętnie pomagać sobie wzajemnie w służbie, nauce i pracy. Wojsko nasze, w oparciu o świetne tradycje bojowe 1 i 2 Armii walczącej u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy, rozwija i umacnia te tradycje. Żołnierze 1 i 2 Armii zwyciężali wroga między innymi dlatego, że mieli silnie rozwinięte poczucie koleżeństwa żołnierskiego. Na polu walki piechurowi często pomagał artylerzysta, artylerzyście — kierowca, saperowi — czołgista, łącznościowcowi — zwiadowca itd.

Poczucie koleżeństwa przejawiało się nie tylko podczas walki, lecz było szeroko stosowane i w czasie odpoczynku przy szkoleniu. Szczególnie serdeczna przyjaźń i koleżeństwo żołnierskie istniało między naszymi żołnierzami a żołnierzami naszej przyjacielskiej — Armii Radzieckiej. Koleżeństwo to zrodzone na polach bitwy pod Lenino istnieje i rozwija się dotąd.

Żołnierze są poniekąd świadkami i współuczestnikami tego, jak rodzi się koleżeństwo żołnierskie w wojsku teraz, w czasie pokoju. Rodzi się ono na placach ćwiczeń, na poligonach artyleryjskich i strzelnicach, rodzi się w koszarach, namiotach obozowych, w marszach, słowem tam, gdzie kwitnie życie żołnierskie, gdzie istnieje trud i walka o dobre wyniki szkolenia. Żołnierze widzą i odczuwają osobiście, jak koleżeństwo żołnierskie spaja i cementuje nie tylko pododdziały i oddziały, lecz całe wojsko.

Koleżeństwo żołnierskie to jeden z najpoważniejszych czynników siły i zdolności bojowej naszego ludowego Wojska. Żołnierze służby samochodowej szeroko rozwijają i stosują koleżeństwo żołnierskie. Żeby zostać żołnierzem służby samochodowej, trzeba być zdrowym, dobrze rozwiniętym fizycznie i wytrzymałym na trudy żołnierskie. Nasza służba wymaga dużo siły fizycznej, inicjatywy i pomysłowości. Bez tych walorów nie można być dobrym żołnierzem służby samochodowej. Toteż każdy żołnierz naszej służby powinien systematycznie wyrabiać w sobie te cechy, a pomagać mu w tym powinni koledzy. W służbie samochodowej koleżeństwo żołnierskie powinno być rozwinięte na szeroką skalę. Każdy żołnierz - kierowca, elektryk lub mechanik dobrze pamięta, że zanim opanował swoją specjalność musiał dobrze się napracować umysłowo i fizycznie. Nieraz trudno było opanować ten lub inny mechanizm samochodu, wtedy właśnie przychodzili z pomocą koledzy, którym nauka szła łatwiej. Dzięki ich pomocy można było łatwiej i szybciej opanować trudny materiał.

Żołnierze służby samochodowej, a zwłaszcza kierowcy, dobrze rozumieją, że w ich trudnej pracy koleżeństwo żołnierskie odgrywa jeszcze większą rolę. Kie-

Wzorowi podoficerowie

Trzej podoficerowie, których sylwetki zamieszczamy niżej, to także wychowankowie szkoły, którą ukończył kpr. Becela. Podobnie jak Becelę szkoła ta uczyniła ich również specjalistami. W najbliższym czasie nabyte w niej umiejętności zaczną przekazywać żołnierzom młodego rocznika.

• • •

Pierwszy z nich to Olejak Kazimierz w życiu cywilnym pracownik Zakładów Wytwórczych Materiałów Elektrycznych. Po przybyciu do szkoły skierowany został do pododdziału elektryków samochodowych. I dobrze się stało, że został tam skierowany. Jako częściowo już zapoznany z dziedziną elektryki, Olejak mógł pomagać w nauce wielu słabszym kolegom. Czynił to z wielkim poświęceniem, często nawet kosztem własnej nauki. W rezultacie nie tylko sam ukończył szkołę z wynikiem bardzo dobrym, ale pomógł do osiągnięcia dobrych i bardzo dobrych ocen wielu swoim kolegom.



Kpr. Olejak

• • •

Drugi z nich — Plewa Tadeusz — po przybyciu do szkoły skierowany został do pododdziału mechaników samochodowych. Tu z miejsca dał się poznać jako bardzo pilny, oddany pracy i nadzwyczaj koleżeński żołnierz. Wkrótce więc zostaje przodownikiem nauki i jest nim aż do ukończenia szkoły. Poza tym Plewa jest również wzorowym ZMP-owcem. Na polecenie swojej organizacji sprawuje w szkole opiekę nad kilku słabszymi kolegami, którym pomaga na każdym kroku. W wyniku tej pomocy ukończyli oni szkołę z dobrymi i bardzo dobrymi ocenami.



Kpr. Plewa

• • •

Wreszcie trzeci — to kpr. Piotrowski Stanisław. Kiedy w szkole skierowano go do pododdziału obróbki i skrawania, był on tylko ogólnie zapoznany z tą dziedziną. Do doskonałości brakowało mu jeszcze bardzo dużo. I te właśnie braki pomogła mu usunąć szkoła, którą ukończył w tych dniach z wynikiem bardzo dobrym. Obecnie do zadań tej trójki należeć będzie pełne zabezpieczenie sprawności technicznej pojazdów oraz szkolenie młodych żołnierzy — przyszłych specjalistów służby samochodowej.

A dotychczasowe ich osiągnięcia gwarantują, że z zadań tych wywiążą się wzorowo.



Kpr. Piotrowski

Spełniło się marzenie ZMP-owca Beceli

W roku 1937 rodzinę Beceli spotkało wielkie nieszczęście. Na skutek nieszczęśliwego wypadku zmarł wtedy ojciec Stanisława, pracujący jako robotnik rolny w majątku księcia Radolińskiego. Osieroconą w ten sposób czwórką drobnych dzieci, z których najstarszy Czesław miał 6 lat, młodszy Stanisław 4 lata i dwoje bliźniąt po 8 miesięcy, musiała się zająć matka.



Kpr. Becela Stanisław

Co prawda dzierżawca majątku pan Ozdowski, w pierwszym rzędzie odpowiedzialny za śmierć ojca, przyrzekł wspaniałomyślnie dawać wdowie i sierotom po pół metra zboża miesięcznie i 2 litry mleka codziennie. To dawanie jednak, nazywane wzniośle „udzielaniem pomocy", uzależnione było w wielkim stopniu od humoru pana Ozdowskiego.

Ileż to trzeba było chodzenia, ile proszenia, zanim pan dzierżawca był łaskaw wydać polecenie wydania przyrzeczonej pomocy... Żona pana dzierżawcy, opasła i wypielęgnowana dama, przy takiej okazji zawsze miała jakąś „małą" robotę w postaci sprzątania czy też prania, którą potrafiła zaoferować biednej wdowie. A wynagrodzenie za te prace było takie, że właściwie Becelowa odpracowywała z nadwyżką to wszystko co pan dzierżawca był łaskaw dać jej i dzieciakom.

Przy końcu 1939 roku, życie rodziny Beceli i tak już bardzo ciężkie, pogorszyło się jeszcze. Otóż pewnego wrześniowego wieczoru pan dzierżawca spakował co miał najlepszego i tyle go widziano. Herr Lüdke, który zajął niebawem jego miejsce ani myślał o realizacji jakiegoś tam zobowiązania swego poprzednika. Becelowa go zresztą o to nie prosiła. Po prostu, aby z głodu nie pomarły jej dzieci, poszła do pracy, a razem z nią musieli zacząć pracę 8-letni Czesław i 6-letni Stanisław.

Jak z tego widzicie, życie Stanisława Beceli od dziecięcych lat upływało o głodzie i chłodzie. Niedożywiony, zmuszony do ciężkiej pracy wyrastał w przeświadczeniu, że jest kimś gorszym, stworzonym do usługiwania innym, bogatszym od niego. Mimo że wydawało mu się to krzywdzące, nawet pomyśleć wtedy nie śmiał, że kiedyś może być inaczej.

Do szkoły poszedł, ale ukończył tylko 6 klas. Dalej nie mógł się uczyć, bo trzeba było pomagać matce w miejsce starszego brata, który w 1947 roku zaczął uczęszczać do gimnazjum Przemysłu Drzewnego. Pracował więc w tartaku jako robotnik niewykwalifikowany. Praca ta dawała mu jednak zadowolenie, bo tu miał możność również po raz pierwszy przyjrzeć się z bliska samochodowi. Tu też przyjęty został w poczet członków ZMP.

Od tego czasu marzył już tylko o tym, jak nauczyć się prowadzenia samochodu i jego naprawy.

Ponieważ nie wychowywał się już w warunkach obszarniczo - kapitalistycznych, lecz w warunkach władzy ludowej pierwszą część tego marzenia udało mu się zrealizować zaraz po ukończeniu gimnazjum przez brata, który zaczął pomagać matce.

Stanisław zapisał się wtedy na półroczny kurs kierowców w Państwowym Ośrodku Szkolenia Motorowego, a po ukończeniu rozpoczął pracę jako kierowca.

Sama umiejętność prowadzenia samochodu nie wystarczała mu już jednak. Nieraz bowiem zdarzało się, że wóz „stanął" mu w drodze i trzeba było wzywać mechanika z warsztatu.

„Nie może tak być dalej, muszę poznać wszystkie tajniki samochodu" — myślał wtedy Becela, nie przeczuwając nawet, jak bliski jest realizacji drugiej części swego marzenia.

Przekonał się o tym dopiero, kiedy powołany został do odbycia służby wojskowej, a w niedługi czas po tym skierowany do podoficerskiej szkoły mechaników samochodowych.

Od tego czasu minęło wiele dni szkolnych wypełnionych przez Becelę pilną nauką i pracą. Z początkującego kierowcy wyrósł on w tym okresie na doświadczonego specjalistę samochodowego, został przodownikiem nauki, a w rezultacie ukończył szkołę z wynikiem bardzo dobrym.

Ludowe Wojsko Polskie, w którego szeregach czuł się Becala podobnie jak wszyscy ludzie w naszym kraju, równym z innymi i pełnoprawnym obywatelem, umożliwiło mu więc realizację swego marzenia, a kadra specjalistów samochodowych naszej Ojczyzny powiększyła się o jedną bardzo cenną jednostkę.

por. W. Dubisz



A tej czwórce wychowawców kpr. Becela i wielu innych podoficerów szkoły zawdzięcza bardzo dobre opanowanie swojej specjalności. Od lewej stoją oficerowie: Czerwiński Robert, Pryszcz Tadeusz, Brodzik Stanisław i Zalega Stefan

Z życia naszej służby

GDY UKOŃCZĄ SŁUŻBĘ WOJSKOWĄ

Podstawowa organizacja partyjna, której sekretarzem jest tow. Szydłowski, systematycznie popularyzuje wskazania II Zjazdu PZPR. Z każdym dniem wzmaga pracę z odchodzącymi do rezerwy, mając stale na uwadze słowa towarzysza Bieruta wypowiedziane na II Zjeździe PZPR:

„Najwięcej pomocy i opieki politycznej i organizacyjnej wymagają nasze organizacje wiejskie, stanowiące wciąż najsłabsze ogniwa partii".

Większość odchodzących do rezerwy wraca na wieś. Tam zasilą organizacje partyjne i realizować będą wskazania partii. Dlatego też komitet w swej pracy najwięcej uwagi poświęca sprawie popularyzacji pracy w rolnictwie.

Żołnierze w pododdziałach często otrzymują listy od rodziców. Będąc na urlopie przywożą wiadomości o osiągnięciach spółdzielców. Na podstawie tego organizuje się gawędy, które cieszą się wielką popularnością.

Zorganizowano również wycieczkę do spółdzielni produkcyjnej. Przewodniczący spółdzielni tow. Majdek — poseł na Sejm, odznaczony złotym Krzyżem Zasługi, długo i wyczerpująco odpowiadał na liczne pytania żołnierzy. Oprowadzał ich po zabudowaniach, pokazywał dorobek, objaśniał i tłumaczył. Poznali również historię rozwoju tej spółdzielni i śmiałe zamierzenia spółdzielców na przyszłość.

Po powrocie, w każdym pododdziale zorganizowano gawędy. Uczestnicy wycieczki opowiadali swe wrażenia. Długo trwała dyskusja. Wielu napisało listy do rodzin.

— Zaraz po wycieczce — mówi szer. Kosmala — napisałem list do ojca. Ojciec długo się wahał i namyślał, czy wstąpić do spółdzielni produkcyjnej. Przykłady moje przekonały go i dziś gospodaruje już w kolektywie.

Wielu żołnierzy brało udział w akcji żniwnej. Z podziwem patrzyli na potężne kombajny żniwne, na wspaniałe maszyny rolnicze, którymi uprawiają swe ziemie PGR i spółdzielnie produkcyjne.

Żołnierze pisali o tym do rodzin. Pisali, że spółdzielcy wzorowo wywiązują się z obowiązkowych dostaw zboża. — Dobrze by było, żebyś i Ty, Tato — pisał do ojca szer. Poluszczak — pierwszy w gromadzie, odstawił zboże... I ojciec rzeczywiście pierwszy w powiecie wywiązał się z obowiązkowych dostaw. Otrzymał dyplom i cenną nagrodę. Podobnych przykładów można by podać więcej.

Z inicjatywy towarzyszy partyjnych, w porozumieniu z dowódcą, organizuje się tu często pogadanki z zakresu wiedzy rolniczej.

Oddział utrzymuje stałą łączność z rezerwistami, którzy w ubiegłym roku osiedlili się na Ziemiach Zachodnich. Piszą oni o swoich osiągnięciach, o pracy, o tym, że żyją dostatnio i mają zapewnione jutro. Kanonierzy Przymanowski, Szczepanek, Dunaj i bomb. Dynda uczestnicy wycieczki na Ziemie Zachodnie, podpisali tam umowy i po ukończeniu służby wojskowej osiedlą się w PGR Złotów. Za ich przykładem poszli kanonierzy: Koramlasiński, Bartosik, Grzegorzewski i wielu, wielu innych.

kpt. Jan Lachowski

KOLEŻEŃSTWO ŻOŁNIERSKIE

rowcy, którzy byli na obozach letnich wiedzą, co znaczy pomoc kolegi w czasie wykonywania zadania bojowego lub podczas ćwiczeń, kiedy kierowca jest oderwany od swego pododdziału. W razie powstania jakiejkolwiek niesprawności w samochodzie, której sam kierowca nie potrafi usunąć, jakżeż cenną i pożądaną jest porada i pomoc kolegi. I właśnie ta koleżeńska pomoc, to poczucie żołnierskiego koleżeństwa, powinno być jaknajsilniej rozwinięte wśród całego personelu służby samochodowej.

W warunkach polowych zdarza się często, że kierowca pojazdu mechanicznego po otrzymaniu zadania wykonuje go w nadzwyczaj ciężkich warunkach terenowych; często zmuszony jest pracować w mokrym terenie, narażając niechcąco samochód na ugrzęźnięcie. I w tym wypadku, w razie potrzeby, zawsze udzielą mu pomocy żołnierze innych rodzajów wojsk. Można byłoby przytoczyć wiele przykładów z drugiej wojny światowej udzielania kierowcom koleżeńskiej pomocy. Na przykład, nad Pilicą, pewien pododdział samochodowy składający się z 10 samochodów Zis-5 dowoził amunicję. Droga była tak strasznie zniszczona, że Zisy które zazwyczaj pokonywały najgorsze nawet drogi, w tym wypadku nie mogły przedostać się do rzeki przez zniszczone dojazdy. Wszelkie starania kierowców, by pokonać te trudności na nic się nie zdały. Tymczasem oddział artyleryjski niecierpliwie czekał na amunicję. Artylerzyści gromili wroga... Amunicja była na wyczerpaniu. Kierowcy dobrze to rozumieli. W tym czasie maszerował na front pododdział piechoty. Żołnierze byli bardzo zmęczeni, niemniej jednak gdy zobaczyli, że samochody nie mogą pokonać trudnego odcinka drogi, raźnie wzięli się do pracy i szybko przepchnęli samochody przez ten odcinek. Pododdział samochodowy zadanie wykonał. Żołnierskie koleżeństwo, ujawnione tu w całej pełni, dało jaknajlepsze wyniki. Obecnie, w warunkach pokojowych, czy to na obozach letnich, czy w koszarach koleżeństwo żołnierskie stosuje się na szeroką skalę i coraz bardziej się rozwija. Żołnierze chętnie pomagają jeden drugiemu i nigdy nie zostawią kolegi w trudnej sytuacji, każdy bowiem rozumie, że pomóc koledze w służbie, szkoleniu lub pracy — jest jego obowiązkiem.

Do wojska z fabryk i hut, kopalń i transportu, z biur i ze wsi przyjdą młodzi żołnierze, przyjdą, aby bronić Ojczyzny i uczyć się rzemiosła wojskowego. Będą opanowywać naukę i technikę bojową, staną się mistrzami swych specjalności wojskowych. W osiągnięciu tego celu powinni im pomóc organizacje partyjne i ZMP. Młodzi żołnierze przyjdą również



W wykonaniu zadania bojowego często niezbędna jest pomoc kolegi. Na zdjęciu: wyciąganie ugrzęźniętego czołgu.

i do naszej służby. Wielu z nich napewno już pracowało jako kierowcy pojazdów mechanicznych czy jako inni specjaliści dziedziny samochodowej. Zadaniem organizacji partyjnych w pododdziałach samochodowych będzie nauczyć młodych żołnierzy życia wojskowego, uczyć ich koleżeństwa żołnierskiego w oparciu o tradycje 1 i 2 Armii Wojska Polskiego z czasów Wielkiej Wojny Narodowej.

Od pierwszych dni pobytu młodych żołnierzy w wojsku należy wyrabiać w nich poczucie obowiązkowości służbowej, poczucie koleżeństwa i pomocy w pracy, dążyć, by stali się prawdziwymi obrońcami naszej ukochanej ludowej Ojczyzny.

ppłk. B. Barycki

REZERWISTA NASZEJ SŁUŻBY – WSPÓŁTWÓRCA PLANU 6-LETNIEGO

WŁADZA ludowa — władza robotników i chłopów, Rząd Rzeczypospolitej Ludowej i Polska Zjednoczona Partia Robotnicza mają na celu podniesienie do jak najwyższego poziomu dobrobytu mas pracujących, podniesienie warunków materialnych ludzi pracy miast i wsi.

Wykonanie Planu 6-letniego i związanych z nim planów produkcyjnych skierowane jest na przyspieszenie podniesienia dobrobytu mas pracujących.

Uchwały IX Plenum Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz uchwały II Zjazdu Partii poruszyły cały naród: partyjnych i bezpartyjnych, robotników i chłopów, wszystkich ludzi pracy, do przyspieszenia w ciągu najbliższych dwóch lat wzrostu stopy życiowej szerokich mas pracujących miast i wsi.

Minęło niewiele czasu od powziętych uchwał, a Partia i Rząd poczyniły już w tym kierunku znaczne kroki. W listopadzie 1953 roku odbyła się pierwsza obniżka cen, w maju 1954 r. odbyła się druga obniżka, korzystne zmiany w płacach kolejarzy i pracowników POM-ów i PGR, podwyżka uposażeń dla nauczycieli, podniesienie o 14% niektórych rent, uchwalono dogodne warunki kontraktacji dla chłopów itp. Przedsięwzięcia te stały się możliwe dlatego, że klasa robotnicza, chłopi pracujący i nasza inteligencja wszystkie swe siły kierują na wykonanie Planu, na wykonanie zadań produkcyjnych przez każdą fabrykę, hutę, kopalnię, PGR itp.

Dla odparcia ewentualnej napaści na nasz kraj budujący socjalizm naród nasz posiada nowoczesną armię, której szkolenie opiera się na wojskowej nauce radzieckiej i która wyposażona jest w nowoczesny sprzęt bojowy jak: czołgi, samoloty odrzutowe, samochody, traktory, motocykle, ciągniki itp. Wojsko nasze jest zmotoryzowane. Kierowcy pojazdów mechanicznych — żołnierze służby samochodowej — wraz z innymi żołnierzami stoją na straży naszego budownictwa socjalistycznego.

W tym roku, jak i rokrocznie, starzy żołnierze służby samochodowej po ukończeniu służby w wojsku odchodzą do rezerwy. Powracają do pracy w fabrykach, hutach, PGR-ach i POM-ach. W czasie pobytu w wojsku niejeden z nich zdobył sobie fach i teraz powraca do pracy w cywilu jako specjalista wysokiej klasy.

Wojsko ludowe to wielka szkoła życia. W wojsku młody żołnierz hartuje się do najtrudniejszych zadań, wyrabia w sobie odwagę, inicjatywę, podnosi swój poziom ogólny, polityczny i życiowy. Gospodarka narodowa wzbogaci się żołnierzami-rezerwistami jako dobrymi fachowcami w każdej dziedzinie. Szczególnie ważną rolę w gospodarce narodowej odgrywają żołnierze — rezerwiści służby samochodowej. Z wojska powrócą dobrze wyszkoleni i zdyscyplinowani kierowcy wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych. Wrócą specjaliści-mechanicy, elektrycy, ślusarze i inni.

Nasza gospodarka narodowa z roku na rok posiada coraz więcej samochodów, traktorów, ciągników, kombajnów i innego sprzętu motorowego. Pojazdy te, aby mogły należycie służyć gospodarce narodowej powinny mieć dobrych kierowców i specjalistów, których daje właśnie nasze wojsko. Każdy specjalista służby samochodowej po odejściu do rezerwy od razu włączy się w ogólnonarodowy rytm wykonania Planu 6-letniego i zadań produkcyjnych. Transport nasz czeka na swych gospodarzy. Każdy rezerwista jako kierowca powinien zawsze i wszędzie pracować tak, jak nauczono go w wojsku. Na cywilnym odcinku pracy należy walczyć o jak najlepsze wyniki pracy, walczyć o wykonanie swych planów.

Polska wieś, która rokrocznie dostaje więcej traktorów, ciągników i innej skomplikowanej techniki, czeka na wykwalifikowanych specjalistów, którymi są właśnie nasi żołnierze rezerwiści, którzy nie szczędząc sił, będą nabyte umiejętności z powodzeniem wykorzystywać na wykonanie planów, będą walczyć o szybkie podniesienie materialnych warunków ludzi pracy na jeszcze wyższy poziom.

Każdy żołnierz-rezerwista powinien pamiętać, że jego praca w nowych warunkach przyspiesza wykonanie Planu 6-letniego, powinien zawsze czuć się żołnierzem, czyli być wzorem i przykładem dla innych; zawsze i wszędzie powinien pracować tak, aby koledzy mogli brać z niego przykład. Powinien walczyć o przodownictwo, tak jak walczył o przodownictwo w wyszkoleniu i dyscyplinie w wojsku.

Dowódcy poszczególnych oddziałów wojskowych otrzymują listy od byłych żołnierzy, w których zawiadamiają oni o swej pracy i jej wynikach i ręczą słowem żołnierskim, że nigdy nie splamią swego honoru.

Przystępując do pracy w gospodarce narodowej niech każdy żołnierz-rezerwista służby samochodowej daje przykład w walce o wykonanie zadań produkcyjnych, w walce o wykonanie naszego Planu 6-letniego — planu budowy socjalizmu.

ppłk B. Barycki



Szer. Malrane jest jednym z wielu, którzy pełniąc zaszczytną służbę żołnierza - kierowcy nauczyli się oszczędzania paliwa i smarów. **Po przejściu do rezerwy będzie on bezwątpienia pełnowartościowym przodownikiem naszej socjalistycznej gospodarki.**

Sami budujemy stadion sportowy

W N-tej podoficerskiej szkole samochodowej w piłkę grano już dawno, przy czym piłkarska drużyna szkoły umiała nieraz wywalczyć dla siebie miejsce w czołówce, a w roku ubiegłym zajęła mistrzostwo powiatu, w którym się znajduje.

Te osiągnięcia nie zaspakajały jednak sportowych ambicji elewów. Postanowili więc za wszelką cenę utworzyć u siebie również drużynę lekkoatletyczną. Z inicjatywą utworzenia takiej drużyny, którą poparli gorąco wszyscy ZMP-owcy i niezorganizowani, wystąpiło jedno z kół ZMP-owskich.

Wkrótce też przy wydatnej pomocy dowództwa przystąpiono do budowy stadionu. Najpierw przeprowadzono dokładne pomiary, wytyczając poszczególne elementy przyszłego stadionu. Z kolei oskardy i łopaty elewów zaryły się w pas przeznaczony na bieżnię, wykopując z niego ziemię do przepisowej głębokości. Po kilku dniach na miejscu łąki nazywanej dawniej boiskiem, wyraźnie już było widać zarys stadionu.

Obecnie, wykorzystując piękne dni jesienne, kierowcy szkoły na pas bieżni nawożą szlakę, ofiarowaną szkole przez miejscową elektrownię. Z dnia na dzień przedłuża się jej czarna wstęga. Bo też nikt tu nie próżnuje. W tym jeszcze roku trzeba wykończyć najważniejsze prace, ażeby w roku przyszłym, kiedy na wspaniałym stadionie w Warszawie odbywać się będzie zlot młodzieży z całego świata, tu, na stadionie szkoły, mogły się odbyć mistrzostwa lekkoatletyczne powiatu.

Jak myślicie, czy elewi szkoły dokonają tego?

Powiadomimy was o tym w dniu 22 lipca 1955 roku, kiedy na tym stadionie zjawi się ponownie nasz fotoreporter.



Na zdjęciu: pododdział oficera Rutkowskiego przy budowie stadionu.

List ZMP-owców PGR Odrzechowa do żołnierzy służby samochodowej

PRZYJEŻDŻAJCIE DO NAS, DRODZY PRZYJACIELE

Odrzechowa to jeden spośród kilku PGR-ów województwa rzeszowskiego, w którym daje się odczuć poważny brak siły roboczej. Po ogłoszeniu apelu Zarządu Głównego ZMP o pionierskim zaciągu ZMP-owcy PGR-u Odrzechowa wystosowali do żołnierzy, mających w najbliższym czasie przejść do rezerwy list, w którym piszą:

*

„Młodzi kierowcy, mechanicy i inni specjaliści służby samochodowej! Nasze traktory, samochody, warsztaty i parki maszynowo-traktorowe odczuwają brak kwalifikowanych fachowców. Dlatego do Was, którzy po spełnieniu zaszczytnego obowiązku obywatela Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — jakim jest służba w ludowym Wojsku Polskim — wrócicie do rezerwy zwracamy się z apelem: Zgłaszajcie się w szeregi zaciągu pionierskiego, stawajcie do pracy w naszych PGR-ach i ośrodkach maszynowych!

Wasze umiejętności, wasze młode ręce i siły są potrzebne nam bardzo. A nade wszystko jest nam potrzebny wasz młodzieńczy zapał do pracy.

U nas też każdy znajdzie dla siebie olbrzymie pole do dalszej twórczej pracy, a może także właściwą dla siebie drogę życia.

Co prawda, nie łatwa jest u nas praca i życie. Niewątpliwie napotkacie na niemałe trudności, zwłaszcza w początkowym okresie.

Ale czyż nie są dla nas wzorem w walce z trudnościami bohaterscy komsomolcy, którzy z całym żarem swoich serc pracowali nad Amurem, w Magnitogorsku, a obecnie przy zagospodarowaniu nowych ziem na Ałtaju i w Kazachstanie?

My również początkowo borykaliśmy się z trudnościami. Nasze gospodarstwo w powiecie sanockim powstało w 1948 r. dosłownie z niczego. Bandy UPA doszczętnie wyniszczyły okolicę. A dzisiaj na miejscu dawnych pustkowi wyrosły już olbrzymie budynki mieszkalne i gospodarcze.

W dużej jasnej oborze, w stajni i chlewni dochowaliśmy się 51 sztuk bydła, 35 koni i 394 świń. Od przeszło dwóch lat ziemię naszą orzą traktory i uprawiają maszyny. Zbudowaliśmy olbrzymie, zaopatrzone w nowoczesne urządzenia i maszyny — warsztaty remontowe.

Z dala od zabudowań gospodarczych w równych rzędach wyrosły piękne murowane budynki mieszkalne, w których zamieszkaliśmy wraz z rodzinami.

Poprawiły się również znacznie nasze warunki bytowe.

Obecnie wielu pracowników zarabia u nas przeciętnie 1000 złotych miesięcznie. Są i tacy, których zarobek wynosi 1500 zł, a nawet więcej. Na przykład chlewmistrzyni Małgorzata Puchal zarobiła w sierpniu br. 1630 zł, oborowa Janina Wnęk 1480 zł, Władysława Saletnik 1300 zł. Niektórzy pracownicy otrzymali za ofiarną pracę wysokie odznaczenia. Można tu wymienić choćby przodującego traktorzystę Stanisława Fadułę, wyrabiającego przeciętnie 160 procent normy, który odznaczony został brązowym Krzyżem Zasługi.

Żyzne ziemie naszego gospodarstwa rozciągają się na obszarze 480 ha. W ostatnim roku zagospodarowaliśmy dalsze 30 ha ziemi, lecz gdyby było nas więcej, gdyby było więcej rąk do pracy, moglibyśmy o wiele więcej chleba dać Ojczyźnie.

*

Koledzy! przyjeżdżajcie do nas! pomożecie nam w pracy, pomożecie w realizacji wielkiej ogólnonarodowej sprawy, jaką jest walka o wzrost produkcji rolnej".



Jak udzielać

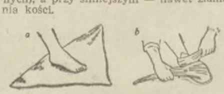
Czy posiadacie umiejętność udzielania pierwszej pomocy? oto pytanie, z jakim spotyka się każdy kandydat do otrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. I nic dziwnego. Charakter pracy kierowcy, jego ciągłe uczestniczenie w tak bardzo dzisiaj ożywionym ruchu kołowym nakazuje mu posiadać tę ważną umiejętność.

Zapewnie niejednokrotnie już wielu z Was było świadkami takich czy innych wypadków drogowych. Wiemy więc dobrze, że od natychmiastowego i właściwego udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadku zależy ich dalsze zdrowie, a nawet i życie. Znane są fakty, kiedy kierowca, po spowodowaniu wypadku (potrącenie przechodnia na jezdni), od razu zatrzymał się, udzielił skutecznej pomocy ofiarze swej nieostrożnej jazdy, a następnie przewiózł ją do szpitala, miał zaliczone to, jako okoliczność łagodzącą i otrzymał niższy wymiar kary. Natomiast kierowca, który po spowodowaniu wypadku zbiegł, popełnia jeszcze większe przestępstwo i karany jest z największą surowością prawa. Zresztą odnośne przepisy ruchu kołowego mówią wyraźnie o obowiązku udzielania przez kierowcę pierwszej pomocy ofiarze spowodowanego przez niego wypadku, jak i tym wszystkim zauważonym przez niego osobom, które z takich czy innych względów uległy wypadkowi.

Nie zapominajmy również, że nieszczęśliwe wypadki zdarzają się w naszym zawodzie nie tylko na jezdniach i szosach W parku postoju lub w warsztacie mogą mieć miejsce najrozmaitsze wypadki, w których szybkie udzielenie pierwszej pomocy ma decydujące znaczenie. Do tego rodzaju najczęściej spotykanych wypadków zaliczyć można: zatrucia gazami spalinowymi, porażenie prądem elektrycznym, poważniejsze skaleczenia bądź zmiażdżenia kończyn (palców), które zdarzają się na skutek nieuważnej pracy w warsztacie.

Podane przez nas porady powinny się więc przyczynić do polepszenia skuteczności udzielanej pomocy w nagłych wypadkach — zarówno w parku postoju i warsztacie, jak i we wszelkiego rodzaju wypadkach drogowych.

W najczęściej spotykanych wypadkach drogowych, jak zderzenia się pojazdów, uderzenie samochodem w jakąś przeszkodę, przewrócenie się pojazdu itp., ludzie odnoszą uszkodzenia urazowe, (zranienia) połączone z rozerwaniem skóry, tkanki podskórnej, a niekiedy i mięśni. Przy czym każdej ranie towarzyszy mniejsze lub większe krwawienie. Pod wpływem uderzenia powstają również tzw. wylewy krwawe (pęknięcie naczyń krwionośnych), a przy silniejszym — nawet złamania kości.



Bandażowanie kończyn chustką trójkątną

OPATRYWANIE RAN

Rozpoznać ranę jest łatwo, ponieważ łączy się z nią krwawienie; poza tym jeżeli ranny jest przytomny, to zawsze powie, co mu dolega. Niekiedy rozpoznanie rany może być trudne, jeżeli ranny jest nieprzytomny, a rana jest ukryta i mało krwawi na zewnątrz. Dlatego człowieka nieprzytomnego należy zawsze odwrócić i popatrzyć, czy krew nie przesiąka gdzieś przez odzież. Ranę w każdym wypadku należy opatrzyć. W tym celu musimy się do rany dostać. Ponieważ zdejmowanie odzieży jest w wielu wypadkach niewskazane, gdyż może wyrządzić rannemu dodatkowe szkody, najlepiej jest rozciąć odzież wzdłuż odpowiednich szwów, odwinąć ją i dopiero przystąpić do opatrywania.

Opatrunek pierwszej pomocy w zranieniu jest prosty. Składa się on z gazy, waty i bandaża. Do niedawna zalecano posmarowanie okolicy rany (skóry) jodyną. Obecnie tego nie robimy. Doświadczenie ostatniej wojny wykazało, że opatrunki zakładane przez sanitariuszy na polu walki bez smarowania skóry jodyną w zupełności spełniały swe zadanie i rany nie wikłały się zakażeniem. Natomiast w pracy medycznej w okresie pokoju przekonano się, że takie zajodynowanie okolicy rany często przynosi szkody. Jodyna w apteczkach podręcznych jest zwykle stara, żrąca i powoduje oparzenia. Poza tym smarując skórę jodyną nawet z zachowaniem ostrożności i jodynowaniem okolicy rany na zewnątrz można wnieść do rany bakterię lub brud, a przez to spowodować jej zakażenie. Dlatego pamiętajmy: nie jodynować okolicy rany, tylko nałożyć na nią jałowy płatek gazy, aby przykryć ranę całkowicie. W żadnym wypadku opatrujący nie może dotknąć palcami tej części gazy, która będzie przylegać bezpośrednio do rany.

Na gazę kładzie się warstwę waty lub ligniny, po czym opatrunek przymocowuje się bandażem. Co robić, jeżeli nie ma pod ręką jałowej gazy? Jeśli szpital lub ambulatorium jest niedaleko, najlepiej w ogóle nie opatrywać rany, tylko szybko dostarczyć tam rannego. Jeśli natomiast w najbliższym sąsiedztwie nie ma ani ambulatorium, ani apteki, a transport do szpitala trwałby kilka godzin — decydujemy się na opatrzenie rany zwykłą szmatką lnianą lub bawełnianą, ale dopiero po odpowiednim jej przygotowaniu. Przygotowanie to polega na wygotowaniu szmatki przez 15 minut we wrzącej wodzie, a następnie na obustronne wysuszenie jej przez prasowanie w ciągu 15 minut gorącym żelazkiem, na czystym, również przeprasowanym, podkładzie.

Ranione kończyny należy koniecznie unieruchomić, gdyż w ten sposób oszczędza się rannemu bólu i ułatwia gojenie się rany.

Tak wygląda pierwszy opatrunek zranienia. Mimo swej prostoty jest on niezmiernie ważny i jeżeli został wykonany



URUCHAMIANIE silnika zimą

PRZYGOTOWANIE

W warunkach zimowych bardzo ważne jest, aby silnik czołgowy uruchamiać zgodnie z wymaganiami technicznymi, lecz w jak najkrótszym czasie. Cel ten może być osiągnięty przez należyte przygotowanie silnika do uruchomienia oraz przez odpowiednio przemyślaną organizację pracy poszczególnych członków załogi wozu bojowego.

Przygotowanie silnika czołgowego do uruchomienia zimą powinno zapewnić normalne warunki pracy silnika po uruchomieniu, a mianowicie umożliwić prawidłowe smarowanie trących się części, odpowiednie warunki zapłonu paliwa w cylindrach oraz uniemożliwić powstawanie osmolenia części silnika.



Członkowie przodującej załogi czołgu: kpr. Hajdukiewicz i kpr. Król przeglądają silnik przed uruchomieniem

Pracę załogi przy przygotowaniu silnika do uruchomienia w zimie, organizuje dowódca wozu, stawiając zadania członkom załogi. Pierwszą czynnością związaną z przygotowaniem silnika do uruchomienia jest dostarczenie do czołgu ciepłych akumulatorów. Czynność tę wykonywać powinna cała załoga, natomiast ustawienie ich w czołgu i podłączanie do instalacji elektrycznej wozu wykonuje mechanik — kierowca przy pomocy innych członków załogi.

Po dokonaniu tej czynności działonowy i ładowniczy wlewają do układu chłodzenia gorącą wodę (90 — 95°C), która przepływając przez układ wycieka na zewnątrz przez otwarty kurek. Kurek pozostawia się otwarty dopóki nie pocieknie z niego ciepła woda (25 — 30°C), po czym zamyka się kurek i napełnia układ chłodzenia gorącą wodą. Przy temperaturze otaczającego powietrza do — 15°C dla nagrzania bloków cylindrów wystarcza jednorazowe napełnienie układu chłodzenia. Przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej — 15°C po napełnianiu układu chłodzenia należy po 6—7 minutach wodę zlać i napełnić ponownie układ chłodzenia gorącą wodą. Natomiast przy temperaturze poniżej —20°C przelewanie wody przez układ nie zapewnia utrzymania temperatury wody w układzie powyżej + 15°C.

W celu osiągnięcia temperatury wody w układzie w granicach +25—30°C zachodzi potrzeba przepompowywania wody przez układ przy pomocy pompy ręcznej. Czynność tę można wykonywać w sposób następujący: do czołgu podwozi się ruchomy podgrzewacz wodno-olejowy z gorącą wodą, posiadający przewody do podłączania do układu chłodzenia czołgu i ręczną pompę wodną. Wodę doprowadza się do układu przez specjalny korek, wkręcony w miejsce zaworu paro-powietrznego. Wodę odprowadza się z układu do podgrzewacza wodno-olejowego przy pomocy przewodu przez kran zlewny pompy wodnej.

Podgrzewanie silnika tym sposobem wykonuje ładowniczy przy pomocy pompy ręcznej. Sposób taki daje możność przepompowywania wody pod ciśnieniem dzięki czemu zwiększa się szybkość cyrkulacji wody i bloki cylindrów otrzymują więcej ciepła. Stosowanie takiego sposobu umożliwia podniesienie temperatury wody w układzie do +25—30°C i wyżej, przy czym czas na rozgrzanie silnika zmniejsza się dwukrotnie w porównaniu ze sposobem swobodnego przelewania wody, praca załogi zmniejsza się i oszczędza się ilość rozchodowanej wody.

Można do tego celu wykorzystać również stałe urządzenia, znajdujące się w jednostkach, podłączając odpowiednie przewody i dokonując cyrkulacji wody.

Z chwilą gdy przepompowywanie gorącej wody przez układ rozpoczęło się, cała załoga z wyjątkiem ładowniczego pobiera gorący olej (80—90°C) i przystępuje do podgrzewania i napełniania układu olejowego. W zasadzie w celu rozgrzania układu smarowania i wału korbowego silnika wlewa się do karteru silnika około 50 l oleju, a resztę po 15 l do zbiorników oleju

Można rozgrzewać silnik gorącym olejem również i innym sposobem Zamiast wlewania 50 l oleju do karteru, przepompowuje się go przez wał korbowy silnika przy pomocy specjalnego przyrządu. Przyrząd ten składa się w zasadzie z silnika elektrycznego (lepiej prądu stałego w celu uniezależnienia pracy od akumulatorów) i pompy olejowej (na przykład sekcja pompy olejowej silnika W-2). Za pomocą przyrządu olej podawany jest pod ciśnieniem do króćca CDO.

W celu uniknięcia częstego odłączania przewodu olejowego można wykonać specjalne króćce, które umożliwią podłączenie przewodu tłoczącego urządzenia bez odłączenia przewodu olejowego, prowadzącego do filtru.

Proces przepompowywania oleju odbywa się w sposób następujący: włącza się przyrząd i po przepompowaniu około 20 l oleju należy obracać wał korbowy przy pomocy rozrusznika w ciągu 3—5 sek. bez podania paliwa. Wykonuje się to w celu ruszenia z miejsca wału korbowego oraz stworzenia warstwy olejowej na współpracujących częściach.

Stwierdzone zostało, że przy przepompowaniu 50 l oleju (t°=80—90°C) pod ciśnieniem 6—9 atm. przy przegrzanym wodą silniku olej przechodzi przez wał korbowy i dostaje się nawet do łożysk wałków rozrządczych.

Stosowanie takiego sposobu zwiększa rozgrzanie wału korbowego silnika ponieważ gorący olej rozgrzewa przede wszystkim wał korbowy oraz zmniejsza zużycie ciepła na rozgrzanie karteru silnika. Czynność ta trwa 7—8 minut.

Po wykonaniu tej czynności należy stworzyć w układzie ciśnienie w 1—2 atm. i zapełnić olejem wszystkie przewody olejowe. Wykonuje to działonowy, który podpompowuje olej ręczną pompą olejową aż do czasu uruchomienia silnika. Mechanik-kierowca w tym czasie odpowietrza układ zasilania.

Po stworzeniu ciśnienia w 1 — 2 atm w układzie olejowym należy jeszcze raz obrócić wał korbowy bez podania paliwa.

Dowódca wozu i ładowniczy odłączają przewody podgrzewacza wodno - olejowego, pozostawiając układ napełniony gorącą wodą. W zasadzie przepompywanie gorącej wody i oleju przerywa się jednocześnie.

Z NICH BIERZMY WZÓR



Już pięć pochwał za przodownictwo w służbie i pracy otrzymał mechanik-kierowca E. Wawrzonek

Gotowość silnika do uruchomienia określa się następującymi czynnikami:

— nagrzanie wody w układzie do temperatury +25 — 30°C;

— napełnienie zbiorników gorącym olejem rozgrzanie wału korbowego oraz stworzenie w układzie ciśnienia w 1 — 2 atm.;

— dwukrotnie krótkotrwałe obracanie wału korbowego;

— przygotowanie układu paliwowego;

— odłączenie przewodów, urządzeń specjalnych od układów silnika.

Przygotowany w taki sposób silnik łatwo daje się uruchomić. Przygotowanie silnika do uruchomienia trwa około 50 — 60 min. Zlanie wody i napełnienie układu chłodzenia antyfryzem wykonuje się po przegrzaniu uruchamianego silnika. Można również przy stosowaniu sposobu rozgrzania silnika przy pomocy przepompowania przez układ chłodzenia od razu stosować antyfryz, co bezwarunkowo zaoszczędzi znaczną ilość czasu.

A. J.

pierwszej pomocy



prawidłowo, doskonale zabezpiecza ranę przed zakażeniem i to jest właśnie jego celem. Należy podkreślić, że opatrunek pierwszej pomocy jest zawsze taki sam, bez względu na to czy go będzie wykonywać lekarz, czy sanitariusz. Dopiero w szpitalu, gdy ranny dostanie się w ręce chirurga, następuje tzw. chirurgiczne opracowanie rany, jej operacyjne oczyszczenie, a następnie zaszycie.

Oczywiście po nałożeniu opatrunku rannego należy jak najszybciej dostarczyć do lekarza, a jeszcze lepiej do szpitala lub ambulatorium chirurgicznego, gdzie istnieje możliwość wykonania operacji.

TAMOWANIE KRWOTOKÓW

Pierwsza pomoc w krwotokach ma na celu jak najszybsze ich zatamowanie. Krwotoki kończyn są najłatwiejsze do opanowania, gdyż można je szybko zatrzymać za pomocą opaski uciskowej. Jest to zwykła rurka gumowa lub taśma gumowa, którą nakładamy na kończynę okrężnie powyżej rany i zaciskamy tak mocno, że krwawienie ustanie. Opaski uciskowej nie należy zakładać na gołą skórę, tylko podłożyć bandaż (2—3 owinięcia) lub kawałek tkaniny.

Zamiast opaski gumowej można użyć nawet zwykłego sznura, owijając go kilkakrotnie dookoła kończyny, a następnie zaciskając za pomocą patyka wsuniętego między skręty. Koniec patyka należy przymocować do kończyny dodatkowym bandażem, żeby się nie odkręcił. Przed nałożeniem opaski uciskowej na kończynę należy tę ostatnią podnieść do góry, aby z naczyń kończyny odpłynęła krew. Dopiero wtedy nakładamy opaskę.

Przy krwotokach z kończyn, opaski uciskowe zakłada się na udo lub ramię, nigdy zaś na podudzie i przedramię, ponieważ mają one po dwie kości, między którymi, jak w futerale, biegnie dość duża tętnica, której nie da się ucisnąć. Opaski uciskowej nie wolno zakładać na czas dłuższy niż dwie godziny.

Przed upływem dwóch godzin rannego należy odstawić do szpitala albo do najbliższego lekarza. Jeżeli w ciągu tych dwóch godzin nie uda się zapewnić rannemu pomocy lekarskiej, należy powoli zdjąć opaskę. W większości przypadków krwawienie zatrzyma się samoistnie i wtedy wystarczy tylko opatrunek na ranę i dobre unieruchomienie kończyny. Jeżeli rana będzie krwawić w dalszym ciągu,



Stosowanie opaski uciskowej powyżej krwawiącej rany.

należy odczekać chwilę, potem znowu założyć opaskę, ale na kilka minut, potem znowu zwolnić itd., aż do przybycia lekarza lub dostarczenia rannego do szpitala.

Krwotoki w innych częściach ciała są daleko trudniejsze do opanowania; ponieważ często grożą rannemu śmiercią w ciągu kilku minut, trzeba dobrze zapoznać się ze sposobami ich zatrzymywania.

Pierwsza pomoc w takich wypadkach polega na mocnym uciśnięciu głównego pnia tętniczego pomiędzy zranieniem i sercem. Uciskać należy tak mocno, aż krwawienie zatrzyma się; wtedy nie wolno zwalniać uciskania aż do chwili przybycia lekarza lub odstawienia rannego do szpitala. Dla przykładu: krwotok tętniczy na skroni zatrzymamy przez uciśnięcie tętnicy skroniowej, która przebiega bardzo powierzchownie na skroni w postaci długiego, często dobrze widocznego wężyka.

POMOC PRZY ZŁAMANIACH

Pierwsza pomoc w złamaniach polega na unieruchomieniu. Przystępując do osoby, u której podejrzewamy złamanie, musimy uszkodzoną kończynę uwolnić od wszelkiej odzieży, aby przekonać się, czy nie mamy do czynienia ze złamaniem otwartym. Jeżeli to nie sprawia choremu wielkiego bólu, zdejmujemy ubranie normalnie, w przeciwnym razie przecinamy je wzdłuż szwów.

Jeżeli po obnażeniu kończyny stwierdzimy złamanie otwarte, natychmiast nakładamy opatrunek w myśl wyżej podanych zasad, a dopiero potem przystępujemy do unieruchomienia.

Do unieruchomienia służą szyny specjalne lub prowizoryczne, improwizowane. Udzielając pierwszej pomocy w wypadkach nagłych, trzeba się uciec z konieczności do szyn prowizorycznych, używając do unieruchomienia takie przedmioty jak deseczki, kije, laski, długie a wąskie kawałki blachy itp. Przedmiotu takiego nigdy nie wolno przykładać do kończyny bezpośrednio, gdyż powstałyby otarcia rany, należy więc owinąć go szarą watą, ligniną i bandażem.

W unieruchomieniu kończyn kierujemy się następującą zasadą: przy złamaniu kości należy unieruchomić dwa sąsiednie stawy, przy złamaniu stawu — dwie sąsiednie kości.

Przypuśćmy, że mamy ofiarę ze złamaniem podudzia; przygotowujemy dwie deseczki, sięgające od połowy uda do samej pięty chorego. Deseczki te owijamy szmatami lub watą szarą, którą umocowujemy bandażami. W ten sposób przygotowane szyny układamy po wewnętrznej i zewnętrznej stronie kończyny. W miejscach gdzie deszczułki nie przylegają bezpośrednio do ciała, układamy zwitki waty. Następnie owijamy kończynę wraz z deszczułkami bandażami przez co uzyskujemy jej dobre unieruchomienie. Bandażować należy dość mocno, aby szyny nie ruszały się i nie zsuwały.

(Dokończenie w numerze następnym)

REGULACJA sprzęgła głównego

Sprzęgło główne i jego układ dźwigniowy reguluje się w sposób następujący.

Naciskając ręką na pedał sprzęgła sprawdzamy wolny suw cięgła podłużnego. Wolny suw cięgła jest to wielkość przesuwu cięgła przy zanikaniu luzu między kulkami i wgłębieniami talerzy mechanizmu wyłączenia sprzęgła głównego. Odpowiada to przesunięciu się pedału sprzęgła z tylnego skrajnego położenia do momentu, kiedy dalsze przesuwanie pedału naciskanego ręką napotyka na opór.

Przy luzie osiowym między kulkami i wgłębieniami talerzy mechanizmu wyłączenia w granicach 0,9—1,1 mm wolny suw poziomego cięgła powinien wynosić 20—25 mm. Pomiar długości wolnego suwu cięgła należy wykonywać na dnie wozu w przedziale bojowym.

Naciskając nogą na pedał sprzęgła do oparcia się go o obsadę osi wahacza pierwszego koła nośnego, sprawdzamy wyłączanie sprzęgła głównego (suw tarczy dociskającej). Jeżeli przy oparciu się pedału o obsadę suw tarczy będzie mniejszy niż 6 mm, to za pomocą widełek należy skrócić cięgło albo w ostatecznym razie za pomocą nakrętki rzymskiej, skrócić poziome cięgło lub też za pomocą widełek poprzeczne cięgło. Jeżeli suw tarczy jest większy niż 7 mm — należy wydłużyć cięgło.

Podczas regulowania układu dźwigniowego zwrócić uwagę na to, żeby końce cięgieł były widoczne przez kontrolne otwory w nakrętce rzymskiej i w widełkach. W miarę wyrobienia się tarcz ciernych luz osiowy między kulkami i wgłębieniami talerzy mechanizmu wyłączenia zmniejsza się, na skutek czego zmniejsza się również wolny suw cięgła. Zupełny brak luzu osiowego między kulkami i wgłębieniami powoduje poślizg tarcz ciernych sprzęgła głównego.

Dlatego też, aby zapewnić normalną pracę sprzęgła głównego, należy nie dopuszczać do zmniejszenia się luzu osiowego między kulkami i wgłębieniami talerzy, który można zauważyć po zmniejszeniu się wolnego suwu cięgła. Jeżeli wolny suw cięgła jest mniejszy niż 12 mm, należy zdjąć po jednej podkładce regulacyjnej z każdego sworznia, a następnie ustawić i przykręcić tarczę dociskającą.

Wolny suw można także sprawdzić za pomocą swobodnego przekręcania się talerza ruchomego przez naciśnięcie ręką na pedał. Dopuszczalne przekręcenie się talerza ruchomego, mierzone przy rurce, na którą nasadzony jest wąż gumowy nie powinno przekraczać 8 mm.

Przy jednym i tym samym komplecie tarcz ciernych, można uzyskać dwojaki wolny suw cięgła. Otrzymujemy to przez zastosowanie różnej grubości podkładek regulacyjnych ustawionych na sworzniach pod tarczą dociskającą.

Jeżeli regulację przeprowadza się po raz trzeci, wtedy należy wymienić komplet zużytych tarcz ciernych na nowy, wkładając jednocześnie na sworznie pod tarczą dociskającą po dwie podkładki regulacyjne (uprzednio zdjęte).

W razie braku kompletu nowych tarcz ciernych, regulacji dokonuje się podkładkami regulacyjnymi umieszczonymi pod przednim pierścieniowym stożkiem, podobnie jak przy montażu sprzęgła na wale silnika.

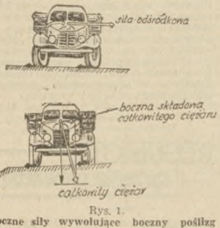


Na śliskiej NAWIERZCHNI

Okres jesienno-zimowy jest szczególnie trudny dla kierowców. Zmienna pogoda z ciągłymi wahaniami temperatury stwarza stale coraz inne warunki tereno-drogowe. Dlatego kierowca, który również obecnie pragnie dobrze wykonać każde zadanie, musi nieustannie podnosić swoje umiejętności w prowadzeniu samochodu, zapoznając się m. in. z zasadami prowadzenia pojazdu na śliskiej nawierzchni, wypróbowanymi przez doświadczonych starszych kolegów.

Jak wykazała praktyka na mokrej i śliskiej nawierzchni należy zmniejszać szybkość samochodu do 20 — 30 km/godz. i w miarę możności unikać hamowania. Jeżeli zajdzie potrzeba użycia hamulców, należy zamknąć przepustnicę mieszanki i płynnie naciskać na pedał hamulca, nie wyłączając sprzęgła, aż do całkowitego zatrzymania się. Jeśli koła zaczną się ślizgać, należy natychmiast zwolnić hamulec i ponownie wznowić hamowanie naciskając na pedał z nieco mniejszą siłą. Musimy pamiętać jednak, że na skutek utraty przyczepności opon do drogi, już przy bardzo nieznacznym docisku szczęki do bębna hamulcowego, koło zaczyna się ślizgać po nawierzchni. Mimo zwiększenia drogi hamowania, poślizg kół może łatwo wywołać boczny poślizg lub nawet wywrócenie samochodu.

Bocznym poślizgiem („zarzuceniem") nazywa się taki ruch samochodu, który wywołuje przesuwanie się przedniej względnie tylnej jego części w kierunku nie pokrywającym się z kierunkiem jazdy. Siły te występują przy jeździe samochodem na krzywiźnie lub na drodze ze spadkiem poprzecznym. W pierwszym przypadku na wszystkie punkty samochodu działają siły bezwładności, których wypadkowa przyłożona jest w środku ciężkości 0 (rys. 1a).



Rys. 1.
Boczne siły wywołujące boczny poślizg samochodu: a) siła odśrodkowa; b) boczna składowa całkowitego ciężaru

W drugim — na samochód działa tzw. boczna składowa, całkowitego jego ciężaru, przyłożona również w środku ciężkości (rys. 1b). Poślizgowi kół wywołanemu bocznymi siłami przeciwdziała przyczepność opon do drogi. Dopóki boczna siła nie przewyższy siły przyczepności ogumienia, dopóty nie będzie istniał poślizg.

Praktycznie, podczas jazdy, samochód stale jest pod działaniem bocznych sił, ze względu na nierówność nawierzchni, co sprawia, że kierunek jazdy nie jest dokładnie prostolinijny. Przy hamowaniu wzrasta skłonność do poślizgu bocznego. **Poślizg kół jest nieunikniony w razie zablokowania kół na skutek utraty przyczepności ogumienia do drogi.**

Każdy kierowca dobrze wie z praktyki, że przy hamowaniu na śliskiej drodze (zamarznięty śnieg, gołoledź itp.), nawet po słabym nacisku na pedał hamulcowy, samochód zsuwa się w bok. **Poślizg boczny jest dla samochodu bardzo niebezpieczny.**

W niektórych wypadkach ma miejsce niestateczny boczny ruch, a niekiedy poślizg powoduje ruch obrotowy o 180 stopni dokoła osi pionowej samochodu. Z uwagi na to, że przy pojawieniu się poślizgu bocznego kierowca nie panuje nad kierunkiem ruchu pojazdu, istnieje niebezpieczeństwo zderzenia z innym pojazdem lub stałą przeszkodą na drodze.

Dla uniknięcia wypadku przy hamowaniu kierowca powinien tak regulować siłę nacisku na pedał hamulca, aby uniemożliwić boczny poślizg kół.

Często przyczyną bocznego poślizgu jest niejednakowa regulacja hamulców kół i niejednakowe zużycie bieżnika opon. W tym wypadku poślizg następuje dokoła najbardziej przyhamowanego koła względnie koła mającego oponę z niezużytym bieżnikiem. Przy hamowaniu z włączonym sprzęgłem ważne jest, aby nie zatrzymywać silnika, gdyż zatrzymanie po większej części pociąga za sobą poślizg kół.

W celu zapobieżenia poślizgowi kół poleca się również skuteczny sposób „przerywanego hamowania". Polega on na tym, że kierowca, nie wyłączając sprzęgła, szybko i energicznie naciska na pedał hamulca, lecz nie do oporu, a na 1/2—3/4 jego skoku (nie dopuszczając do zablokowania kół), po czym szybko zwalnia go, powtarzając te czynności kilkakrotnie aż do zupełnego zatrzymania samochodu



Rys. 2.
Przykłady wyprowadzenia samochodu z poślizgu bocznego: a) nieprawidłowy b) prawidłowy

Zalety tego hamowania są następujące:

a) kierowca w wyniku kilkakrotnego nacisku na pedał szybko określa stopień przyczepności opon do drogi i jak gdyby dobiera siłę nacisku na pedał, bez niebezpieczeństwa zablokowania kół;

b) kilkakrotne zwalnianie hamulca umożliwia przy następnym przyhamowaniu zetknięcie się z drogą nowego odcinka bieżnika opony, dzięki czemu uzyskuje się maksymalną przyczepność.

Sposób ten pozwala zatrzymać samochód na stosunkowo krótkim odcinku drogi bez poślizgu kół. Jeśli z jakichkolwiek powodów nie uda się uniknąć poślizgu bocznego i tylna część samochodu zacznie przesuwać się w bok (w poprzek drogi), wówczas zarzucenie samochodu trzeba natychmiast likwidować. W takim wypadku należy niezwłocznie zwolnić hamulce i płynnie skręciwszy przednie koła w stronę poślizgu z lekka nacisnąć na pedał przepustnicy mieszanki. W momencie wyrównania samochodu należy płynnie obrócić kierownicę w przeciwną stronę, aby zapobiec poślizgowi w drugą stronę.

Prawidłowy i nieprawidłowy przykład wyprowadzenia samochodu z poślizgu bocznego pokazano na rys. 2. W razie bocznego poślizgu przedniej części samochodu (co zdarza się rzadko), trzeba skręcić koła przednie w stronę przeciwną poślizgu, zmniejszając jednocześnie szybkość jazdy przyhamowaniem tylko kół tylnych (hamulcem ręcznym). Przyhamowanie kół tylnych daje siłę wystarczającą do wyrównania biegu samochodu.

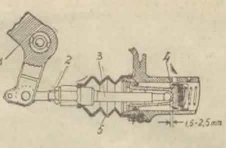
Kpt. K. Wietrzykowski

Pomożemy ci w PRACY

PRZEGLĄD UKŁADU HAMULCOWEGO SAMOCHODU „WARSZAWA"

Hydrauliczne hamulce samochodu „Warszawa" chociaż są pewne i niezawodne w działaniu, jednak trzeba je od czasu do czasu przeglądać i regulować. Przegląd polega na tym, że oczyszczamy je z błota, sprawdzamy szczelność metalowych i elastycznych przewodów, poziom płynu hamulcowego w głównym cylindrze i w razie potrzeby dolewamy go. Ponadto sprawdzamy dociągnięcie sworzni szczęk i umocowanie tarcz oporowych hamulców. Zaolejone okładziny najlepiej jest wymieniać, ponieważ smar przedostaje się do nich na znaczną głębokość i nie daje się usunąć przez umycie.

W układzie hamulcowym regulujemy: skok pedału hamulca, czyli odstęp (luz) między tłoczkiem 4 (patrz rysunek) głównego cylindra hamulcowego a trzonem popychacza 3 przy przesuwaniu pedału 1 hamulca w skrajne górne położenie.



Odstęp ten normalnie powinien wynosić 1,5—2,5 mm, co odpowiada skokowi pedału od 11 do 14 mm. Odstęp regulujemy zmianą długości trzona popychacza 3 w następującej kolejności: naciskamy stopniowo na pedał hamulca i określamy wielkość jego jałowego ruchu, po czym ustawiamy pedał w skrajne górne położenie, odkręcamy przeciwnakrętkę 2 i obracając kluczem sześciokątną główkę popychacza 3 głównego cylindra, regulujemy jałowy ruch pedału. Następnie zakręcamy przeciwnakrętkę 2 i sprawdzamy regulację, po wyregulowaniu sprawdzamy położenie gumowej osłony 5.

Regulacja ręcznego hamulca motocykla M-72 i IŻ-350

Niezawodne działanie hamulców jest jednym z podstawowych warunków bezpiecznej jazdy. Toteż hamulce naszych motocykli musimy tak obsługiwać i we właściwym czasie regulować, aby wykluczyć możliwość odmowy ich działania podczas jazdy. Każdy kierowca motocykla powinien dążyć do tego, aby po naciśnięciu na pedał lub dźwignię na kierownicy szczęki hamulcowe łagodnie hamowały koło i bez użycia większego wysiłku zatrzymywały je na miejscu. Ponadto, aby szczęki hamulcowe szybko i całkowicie odsuwały się od bębna i nie przeszkadzały obrotom koła, gdy pedał lub dźwignia ręczna znajdują się w położeniu zwolnionym. Te dwa warunki normalnego działania hamulców zależą od sprawności technicznej i prawidłowej regulacji układu hamulcowego.

Hamulce regulujemy po postawieniu motocykla na podstawce, gdy koła swobodnie obracają się, i po wyregulowaniu, działanie ich sprawdzamy podczas jazdy. Ręczny hamulec w motocyklach M-72 i IŻ-350 regulujemy za pomocą nasadki — wspornika 1 osłony linki (patrz rysunek 1a i 1b) w ten sposób, że z początku nasadkę zakręcamy, aby umożliwić dotykanie szczęk do bębna hamulcowego i sprawdzić łatwość obracania się koła. Następnie nasadkę wykręcamy do otrzymania luzu dźwigni na kierownicy, o wielkości mniej więcej ¼ całkowitego jej skoku. Jeżeli podczas regulacji przedniego hamulca zauważymy, że cały zapas linki jest już wykorzystany, wówczas nie czekając, aż hamulec przestanie działać, skracamy linkę i przylutowujemy końcówkę. Luz dźwigni o wielkości ¼ całkowitego jej skoku nie powinien pogarszać łatwości obracania się koła. Naciśnięcie rękojeści powinno zapewniać możliwość niezwłocznego zatrzymania koła.



Hamulec tylnego koła regulujemy nakrętką skrzydełkową 1 cięgła (rys. 1c) Luz nożnego pedału powinien również wynosić około ¼ części całkowitego jego skoku. Kolejność czynności zachowujemy tę samą, co przy regulacji przedniego hamulca.

JAK REGULOWAĆ HAMULCE „STAR-20"

W samochodzie polskiej produkcji „Star", podobnie zresztą jak i w innych samochodach, niesprawność hamulców może powstać w wyniku zużycia okładzin ciernych lub też wskutek zapowietrzenia całego układu. Przy normalnym zużyciu okładzin, konieczność regulacji zachodzi po przebyciu każdych 3 tysięcy kilometrów. Jednak po pewnym czasie, gdy zużycie jest bardzo duże i nawet regulacja nie pomaga, należy zmienić okładziny na nowe i naturalne, regulację zacząć od początku.

Regulacja polega na dosunięciu szczęk do bębna, z zachowaniem odpowiedniego luzu pomiędzy szczękami hamulcowymi i bębnem. Dla umożliwienia tej regulacji bez zdejmowania i rozbierania piast, na wewnętrznej stronie tarczy hamulcowej umieszczone są sworznie o charakterystycznych, kwadratowych łbach. Rysy na czołach łbów wskazują położenie mimośrodów przesuwających szczęki.

Dla dosunięcia szczęk do bębna, należy sworznie obracać w kierunku oznaczonym strzałkami na rys. 1. Sworzni tych, jak widzimy jest 4, a więc po dwa dla każdej szczęki i zabezpieczone są przed samoodkręceniem przeciwnakrętkami.

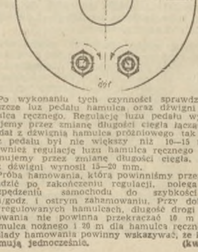
Przystępując do regulacji, należy podnieść koło samochodu na taką wysokość, aby można było je swobodnie obracać. Po zluzowaniu przeciwnakrętek, przystępujemy do regulacji przedniej szczęki. Obracając kołem stale do przodu (po linii ruchu samochodu) pokręcamy sworznie regulacyjne przedniej szczęki, dosuwając ją do bębna, aż do zupełnego zahamowania koła. Następnie obracamy nieco sworzniem w przeciwną stronę, do momentu gdy koło zacznie się obracać, ocierając bardzo nieznacznie nakładką o bęben. To ocieranie musi być ledwo wyczuwalne, gdyż w przeciwnym wypadku grozi nam grzanie się i następnie zatarcie hamulców podczas jazdy.

Gdy już mamy wyregulowany odstęp pomiędzy szczęką i bębnem, zabezpieczamy sworznie przed obracaniem się przy pomocy przeciwnakrętek i przechodzimy do regulacji tylnej szczęki. Wykonujemy ją w ten sam sposób, z tą tylko różnicą, że koło obracamy w przeciwnym kierunku.

Wyregulowanie szczęk we wszystkich czterech kołach zajmie nam trochę czasu, ale jesteśmy już pewni, że przy naciśnięciu pedału hamowanie będzie równomierne i samochód nie będzie zarzucać, co jest szczególnie ważne podczas jazdy zimą, po śliskiej nawierzchni.

Teraz możemy przystąpić do następnej czynności, jaką jest odpowietrzenie układu hamulcowego. Zjawisko zapowietrzenia polega na przedostaniu się powietrza do przewodów i cylinderków. Powietrze to działa wtedy jak poduszka gumowa, nie pozwalając na uzyskanie odpowiednio wysokiego ciśnienia po naciśnięciu pedału hamulcowego. W ten sposób szczęki hamulcowe nie zostają dociśnięte wystarczająco mocno do bębnów i hamowanie jest słabe.

Po dokładnym oczyszczeniu korka wlewowego pompy głównej i odpowietrzników, odkręcamy korek wlewowy i sprawdzamy poziom płynu hamulcowego w zbiorniku pompy głównej. Poziom płynu powinien utrzymać się około 15 mm poniżej górnej krawędzi otworu wlewowego. Przy okazji warto przypomnieć, że nie dozwolone jest mieszanie różnych gatunków płynów hamulcowych, nawet jeżeli na oko posiadają ten sam kolor i zapach. Lepiej więc stary płyn spuścić do butelki a po przemyciu zastosować nowy.



Po wykonaniu tych czynności sprawdzamy jeszcze luz pedału hamulca oraz dźwigni hamulca ręcznego. Regulację luzu pedału wykonujemy przez zmianę długości cięgła łączącego pedał z dźwignią hamulca próżniowego tak aby luz pedału był nie większy niż 10—15 mm. Również regulację luzu hamulca ręcznego wykonujemy przez zmianę długości cięgła, aby luz dźwigni wynosił 15—20 mm.

Próba hamowania, którą powinniśmy przeprowadzić po zakończeniu regulacji, polega na rozpędzeniu samochodu do szybkości 30 km/godz. i ostrym zahamowaniu. Przy dobrze wyregulowanych hamulcach, długość drogi hamowania nie powinna przekraczać 10 m dla hamulca nożnego i 20 m dla hamulca ręcznego, a ślady hamowania powinny wskazywać, że koła hamują jednocześnie.

(kw)

HAMULCE ZAWIODŁY

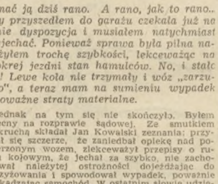
Zdarzyło się to w listopadzie ub. roku w Mińsku Mazowieckim. Szedłem główną ulicą do garaży pewnej instytucji transportowej, aby spotkać się z kolegą — kierowcą Janem Kowalskim. Pogoda była prawdziwie jesienna: padał drobny deszcz i dmuchał zimny, przenikliwy wiatr. Nagle usłyszałem głośny trzask i krzyk ludzi. Błysnęła mi myśl — wypadek! Będąc sam kierowcą nie mogłem obojętnie ustosunkować się do takiego wydarzenia i jednocześnie pomyślałem sobie, że może przyda się moja pomoc. Dlatego też pobiegłem na miejsce gdzie, jak się okazało, „Gaz-51" zderzył się ze „Skodą" 706R, która wyjeżdżała z lewej strony, skręcając w prawo na główną ulicę.

Tam zobaczyłem, że „Gaz-51" znajduje się przodem na chodniku, ma zdruzgotaną o słup maskę silnika, chłodnicę i zderzak oraz rozbitą skrzynię ładunkową i przesunięty do tyłu z lewej strony tylny most. „Skoda" natomiast miała zerwany i zgnieciony lewy błotnik, zderzak i zniszczoną przednią latarnię.

Jako kierowcę zainteresowały mnie przede wszystkim okoliczności, w których zdarzył się ten wypadek. Okazało się, że jadący szybko „Gaz-51" przed skrzyżowaniem nie zwolnił szybkości, a kiedy kierowca spostrzegł wyjeżdżającą z bocznej ulicy „Skodę" i nacisnął na pedał hamulca chcąc zahamować okazało się, że hamulce miał niesprawne. Przy raptownym zahamowaniu „Gaz-51" zarzuciło tak, że wjeżdżając na chodnik uderzył przodem o słup, a jego skrzynia ładunkowa znalazła się prawie w poprzek ulicy i została rozbita przez najeżdżający samochód „Skoda".

Zainteresowałem się, kto jest kierowcą samochodu „Gaz-51" i wyobraźcie sobie moje przerażenie, gdy poznałem w nim Jana Kowalskiego. Znałem go jako dobrego kierowcę wiedziałem, że ma za sobą prawie 10-cioletnią praktykę, a tu taki wypadek! Kiedy zapytałem go, jak się to stało, machnął tylko z rozpaczą ręką i drżącym głosem opowiedział:

Hamulce zawiodły, a jezdnia była mokra. Już od kilku dni hamulce mego samochodu były nie zupełnie sprawne; przy hamowaniu musiałem kilkakrotnie naciskać na pedał, ażeby zatrzymać wóz. Jeszcze wczoraj po powrocie do parku chciałem je wyregulować, ale byłem bardzo zmęczony a następnie, gdy wlazłem pod samochód i zobaczyłem, że układ hamulcowy jest zabłocony i pracy tej nie będę mógł prędko zrobić, zrezygnowałem i postanowiłem wykonać ją dziś rano. A rano, jak to rano.. gdy przyszedłem do garażu czekała już na mnie dyspozycja i musiałem natychmiast wyjechać. Ponieważ sprawa była pilna nadużyłem trochę szybkości, lekceważąc na mokrej jezdni stan hamulców. No, i stało się! Lewe koła nie trzymały i wóz „zarzuciło", a teraz mam na sumieniu wypadek i poważne straty materialne.



A — ślad samochodu Gaz-51
B — ślad samochodu Skoda 706 R

Jednak na tym się nie skończyło. Byłem obecny na rozprawie sądowej. Ze smutkiem i skruchą składał Jan Kowalski zeznania; przyznał się szczerze, że zaniedbał opiekę nad powierzonym wozem, zlekceważył przepisy o ruchu kołowym, że jechał za szybko, nie zachowywał należytej ostrożności dojeżdżając do skrzyżowania i spowodował wypadek, poważnie uszkadzając samochód. W ostatnim słowie udzielonym przez Sąd Kowalski prosił o łagodny wymiar kary, przyrzekając, że dołoży wszelkich starań, aby uczciwą i sumienną pracą zmazać popełnione przestępstwo.

Sąd orzekł: skazać Jana Kowalskiego na jeden rok więzienia, ale biorąc pod uwagę jego 10-cioletnią nienaganną pracę jako kierowcy i dobrą opinię o nim przełożonych, Sąd uznał za możliwe zawiesić karę na okres 3 lat, pozbawiając go jednocześnie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych na okres jednego roku.

Wyciągnąłem z tego wniosek i dla siebie.

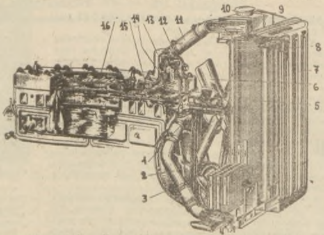
Przed 4-ma tygodniami zostałem powołany do służby czynnej w ludowym Wojsku Polskim i przyrzekłem sobie, że samochód, który będzie mi powierzony po przeszkoleniu i złożeniu przysięgi, będę utrzymywać we wzorowym stanie technicznym, a szczególną opieką otoczę układ hamulcowy. Pragnę bowiem sumiennie pełnić zaszczytny obowiązek żołnierza-kierowcy. Będę również stale pamiętać o przykrych i ciężkich następstwach, jakie spowodował wypadek Jana Kowalskiego.

szer. Jan Ostrowski



PRZEMYWANIE i KONTROLA UKŁADU CHŁODZENIA

Troska o sprawne działanie układu chłodzenia jest jednym z najważniejszych obowiązków kierowcy. Niedostateczne chłodzenie doprowadza do nadmiernego nagrzewania się poszczególnych części silnika, a to pociąga za sobą gorsze napełnienie cylindrów mieszanką, zaburzenie w procesie spalania mieszanki oraz pogorszenie warunków smarowania. Nadmierne chłodzenie wywołuje również wiele szkodliwych zjawisk, ujemnie wpływających na pracę silnika, (nadmierne zużycie cylindrów).



Układ chłodzenia silnika samochodu „Lublin"
1 — pompa wodna, 2 — rura przejściowa, 3 — koło pasowe, 4 — kurek, 5 — chłodnica, 6 — wentylator, 7 — osłona, 8 — żaluzje, 9 — rurka, 10 — kurek chłodnicy, 11 — przewód elastyczny, 12 — kanał przepustowy, 13 — obudowa termostatu, 14 — termostat, 15 — koszulka wodna cylindrów, 16 — rura rozdzielcza wody.

Dlatego też jednym z warunków właściwego użytkowania pojazdu jest utrzymanie temperatury wody chłodzącej w granicach przewidzianych instrukcją danego pojazdu.

Warunkiem sprawnej pracy silnika jest utrzymanie układu chłodzenia w czystości. Odnosi się to szczególnie do chłodnicy. Chłodnica może być zanieczyszczona od wewnątrz (zamulenie lub kamień kotłowy) lub od zewnątrz. Na skutek zamulenia rurek chłodnicy (stosowanie wody z przydrożnych rowów, brudnych stawów itp.), przepustowość ich zmniejsza się, pogarszają się więc warunki chłodzenia. Zewnętrzne zanieczyszczenia chłodnicy zmniejszają jej powierzchnię chłodzenia, osłabiają działanie wentylatora, sprzyjając podnoszeniu się temperatury wody. Wynikiem tego jest gotowanie się wody i przegrzewanie silnika.

Zamuloną chłodnicę należy przepłukać wodą. Przy płukaniu układu chłodzenia trzeba przepuszczać silny strumień wody w kierunku przeciwnym jej normalnemu obiegowi (termostat przy tym zabiegu musi być bezwzględnie wyjęty). Przy każdym płukaniu należy dokładnie oczyścić rurę rozdzielczą wody w kadłubie silnika (w silnikach gdzie taka się znajduje) od rdzy i innych zanieczyszczeń. Przy wyciąganiu rury pompa wodna musi być zdjęta Silnie zardzewiałe rury należy wymontować i wymienić. Przy zakładaniu rury trzeba zwracać uwagę, by otwory znajdujące się z jednej strony były zwrócone ku zaworom.

Przyczyną osadzania się kamienia kotłowego na ściankach chłodnicy i koszulki wodnej silnika jest wydzielanie się z wody chłodzącej soli mineralnych, których pewien procent zawiera każda woda. Dla zapobieżenia odkładaniu się kamienia kotłowego należy stosować „miękką" wodę. Kamień kotłowy pogarsza warunki chłodzenia nie tylko przez zmniejszenie przekroju rurek chłodnicy, ale również jako zły przewodnik ciepła.

Usunięcie kamienia kotłowego z układu chłodzenia dokonujemy przez przemywanie go jednym z następujących roztworów:

a) 700 - 800 g sody kaustycznej i 150 g nafty na 10 l wody;
b) 1,5 kg kwasu solnego na 10 l wody (przy silnym nawarstwieniu kamienia kotłowego).

Roztworu z sodą kaustyczną nie należy stosować do przemywania chłodnic tych silników, które mają części układu chłodzenia ze stopów aluminiowych (M — 20 Warszawa, Lublin).

Przed rozpoczęciem przemywania chłodnicy należy zdjąć termostat

Użytkując pierwszy roztwór należy:

1) przefiltrować roztwór i napełnić nim układ chłodzenia na okres 10-12 godz,
2) uruchomić silnik i pozwolić mu pracować na wolnych obrotach w ciągu 10-15 minut,
3) opróżnić układ chłodzenia i przemyć go dokładnie wodą.

Stosując drugi roztwór należy:

1) napełnić nim układ chłodzenia,
2) uruchomić silnik i dać mu przepracować na wolnych obrotach 40-50 minut,
3) spuścić roztwór i dokładnie przepłukać układ chłodzenia wodą.

Często może się zdarzyć, że po oczyszczeniu układu chłodzenia z kamienia kotłowego, chłodnica zacznie ciec. Może to być wynikiem odkrycia istniejących już dawniej nieszczelności, dotychczas zalepionych kamieniem kotłowym. Dlatego też po przemyciu należy dokładnie sprawdzić szczelność chłodnicy.

Zewnętrzne zanieczyszczenie chłodnicy, najlepiej usunąć silnym strumieniem wody, skierowanym od silnika na zewnątrz. Niekiedy zanieczyszczenie może być tak znaczne, że nie da się usunąć strumieniem wody. Wtedy należy chłodnicę wymontować i wygotować ją w roztworze wody z sodą, usuwając potem ewentualne resztki zanieczyszczeń strumieniem wody.

Przy płukaniu chłodnicę należy odwrócić dolnym zbiornikiem do góry, gdyż inaczej cięższe zanieczyszczenia nie wypłyną.

Kierowca dbający o sprawne działanie układu chłodzenia powinien sprawdzić przed każdym wyjazdem poziom wody w chłodnicy oraz dokładnie skontrolować szczelność wszystkich połączeń. Niezależnie od tego przy każdym przeglądzie technicznym pojazdu trzeba sprawdzić umocowanie chłodnicy (sztywność cięgieł łączących chłodnicę ze ścianą pojazdu oraz jej amortyzację). W zbliżającym się okresie zimowym przy napełnianiu układu chłodzenia wodą nie należy oblewać nią chłodnicy, gdyż woda zamarzając zmniejsza powierzchnię chłodzenia, niszcząc przy tym farbę.

Aby akumulator był zawsze sprawny!

Okres zimowy jest szczególnie krytyczny dla pracy akumulatora, dlatego też chcąc go utrzymać zimą w pełnej gotowości technicznej musimy mu poświęcić dużo uwagi.

Przy normalnej pracy akumulatora temperatura elektrolitu powinna wynosić mniej więcej + 30°C. Z obniżeniem się temperatury elektrolitu pod wpływem warunków otaczających o 1°C zasób mocy akumulatora spada od 1 proc. do 1,5 proc. tzn. przyjmując pojemność akumulatora przy — 20°C za 100 proc., przy temperaturze elektrolitu 20°C pojemność akumulatora obniży się o 40—60%. Im niższa jest temperatura elektrolitu wywołana obniżeniem się temperatury otaczającego go powietrza, tym bardziej staje się on akumulatorem wyładowanym.

Pomijając już to, że siła rozruchowa takiego akumulatora maleje, w wyczerpanym akumulatorze elektrolit zamarza przy znacznie wyższych temperaturach, np. w wyładowanym do połowy akumulatorze elektrolit zamarza już w temp. — 16°C. Zamrożonego akumulatora prawie nigdy nie da się już uratować.

DANE DO SPRAWDZANIA AKUMULATORÓW

Stan akumulatora	Napięcie ogniwa akumulatora przy pomiarze voltomierzem volt	Gęstość elektrolitu zredukowana do temperatury 15°C	
		zimą	latem
naładowany	1,7—1,8	1.29	1.27
naładowany w 50%	1,5—1,7	1.21	1.19
rozładowany	poniżej 1,4—1,5	1.16	1.14

Tabelka powyższa obrazuje jakie powinny być wartości napięcia i gęstości elektrolitu w akumulatorach, aby uniknąć przykrych konsekwencji związanych z zamarzaniem elektrolitu. Zadaniem kierowcy będzie ciągłe kontrolowanie gęstości elektrolitu w akumulatorze (za pomocą areometru) i dolewanie elektrolitu o większej gęstości (1.383), jeśli gęstość elektrolitu w akumulatorze nie jest zgodna z wyżej zamieszczoną tabelką oraz utrzymywać akumulator w stanie bliskim pełnemu naładowaniu. Aby choć w części zabezpieczyć się przed wpływami otaczającego nas powietrza, należy bardzo starannie ocieplić akumulatory umieszczone na pojazdach. Należy je umieścić w skrzynce wykonanej z grubych, impregnowanych desek sosnowych, wyłożonej od zewnątrz materiałem izolacyjnym jak wojłok, tektura, końce bawełniane, bibuła itp.

Naczynie i pokrywa akumulatora muszą być utrzymywane w stanie suchym i czystym. Zaciski akumulatorów, po oczyszczeniu do metalicznego połysku i niezawodnym umocowaniu należy posmarować wazeliną techniczną.

Należy również co pewien czas badać napięcie ogniw akumulatora, gdyż alarmuje nas ono o powstaniu zwarcia wewnątrz ogniwa (do tego celu służy przyrząd uwidoczniony na rys. 2). Otworki wentylacyjne w korkach muszą być oczyszczone, a same korki powinny być dokładnie wkręcone.

W czasie zaglądania do ogniwa przez otwór w pokrywie, należy używać latarki elektrycznej, nigdy zapałki.

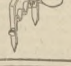
Nie wolno kłaść jakichkolwiek przedmiotów na pokrywie akumulatora. Jeśli umieszczony jest on pod siedzeniem, musi być od góry osłonięty pokrywą ebonitową lub płatem gumy ze starej dętki.

Jeżeli akumulatory mają obniżony poziom elektrolitu (np. wskutek parowania czy też wylania go), musimy zawsze go podnieść do 15—20 mm ponad górny poziom krawędzi płyt, aby uniknąć ich zasiarczania. Poziom elektrolitu badamy w sposób przedstawiony na rys. 1.

Jeżeli kierowca będzie zawsze przestrzegał podanych powyżej zaleceń może być pewny, że akumulator w samochodzie nigdy go nie zawiedzie i że będzie zawsze sprawny technicznie.

Rys. 1.
Sposób badania poziomu elektrolitu w akumulatorze





Rys. 2.
Przyrząd pomiarowy z woltomierzem i oporem obciążającym

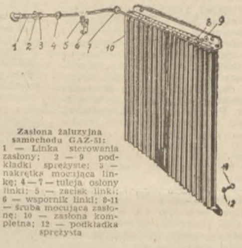
A to CIEKAWE...

ZASŁONA ŻALUZYJNA

Niektóre nowoczesne samochody np. GAZ-51, GAZ-63, „Warszawa", ZIS-151, wyposażone są, jak wiecie, w zasłonę żaluzyjną umieszczoną przed chłodnicą. Po cóż potrzebna taka zasłona, skoro mamy pokrowce ocieplające zakładane na maskę silnika?

Otóż zasłona żaluzyjna potrzebna jest dla regulacji chłodzącego powietrza, zasysanego przez wietrznik, a tym samym dla regulacji intensywności chłodzenia silnika. Pokrowiec zaś ocieplający służy do zachowania ciepła podczas postoju samochodu i zapobiega zamarzaniu wody w chłodnicy.

Zasłona żaluzyjna, pokazana na rysunku, składa się z zestawu pionowo umieszczonych płytek, połączonych przegubowo u góry i dołu. Płytki te możemy całkowicie otwierać lub zamykać, zwiększając lub zmniejszając szczelinę między nimi, albo też ustawiać je w położeniu pośrednim. Zależnie od stopnia ich otwarcia przez chłodnicę przepływa więcej lub mniej powietrza, wskutek czego płyn chłodzący, znajdujący się w chłodnicy, chłodzi się w większym lub mniejszym stopniu. Zasłoną żaluzyjną sterujemy za pomocą linki, która na swym tylnym końcu posiada rękojeść umieszczoną pod tablicą rozdzielczą kierowcy z lewej strony kolumny kierownicy (GAZ-51). Dla zamknięcia zasłony pociągamy rękojeść do siebie a dla otwarcia przesuwamy od siebie (sam. GAZ-51 i 63). W samochodzie ZIS-151 — odwrotnie: przez pociągnięcie rękojeści do siebie otwieramy zasłonę, a przez zwolnienie zamykamy. Gdy linka jest zwolniona (ZIS-151), płytki zasłony pod działaniem sprężyn szczelnie przylegają do siebie i nie przepuszczają powietrza do chłodnicy.



Zasłona żaluzyjna samochodu GAZ-51:
1 — Linka sterowania zasłony; 2 — 9 podkładki sprężyste; 3 — nakrętka mocująca linkę; 4 — 7 — tuleja osłony linki; 5 — zacisk linki; 6 — wspornik linki; 8-11 — śruba mocująca zasłonę; 10 — zasłona kompletna; 12 — podkładka sprężysta

Wielkość otwarcia zasłony żaluzyjnej podczas ruchu samochodu regulujemy zazwyczaj w zależności od temperatury chłodzącego płynu, która z kolei uzależniona jest od temperatury otaczającego powietrza, szybkości ruchu samochodu i obrotów silnika. Trzeba pamiętać, że zimą podczas uruchamiania i rozgrzewania silnika zasłona żaluzyjna powinna być całkowicie zamknięta, natomiast w czasie jazdy trzeba ją przymykać tak, aby zapewnić silnikowi normalną temperaturę (80—90°C).

Zasłona żaluzyjna, jak i każdy mechanizm samochodu, wymaga obsługi Otóż od czasu do czasu trzeba zwracać uwagę na jej stan i umocowanie. Nieszczelne domykanie się płytek zasłony przedłuża czas wzrostu temperatury wody do normalnej, jak również pogarsza ekonomiczność pracy silnika i zwiększa zużycie mechanizmu korbowego. Słabe umocowanie płytek nie pozwala na pełne ich otwarcie, co powoduje przegrzanie silnika i wrzenie płynu chłodzącego w układzie chłodzenia. Podczas przeglądu technicznego Nr 1 i 2 sprawdzamy działanie linki zasłony, umocowanie linki i jej osłony oraz przymocowanie zasłony do chłodnicy i w razie potrzeby dociągamy. Linka zasłony powinna swobodnie przesuwać się w osłonie i musi być dobrze przymocowana do ruchomej dźwigni zasłony żaluzyjnej, a osłona linki do nieruchomego wspornika. Zasłona nie powinna być pogięta lub zgnieciona; powinna swobodnie obracać się na zawiasach (sam. „Warszawa") i szczelnie zasłaniać chłodnicę. Rama zasłony musi być mocno dokręcona do chłodnicy.

Kierowco! Zapamiętaj dobrze wielkość ruchu jałowego pedału hamulcowego w twoim samochodzie



WARSZAWA



GAZ-51



STAR-20



ZIS-150

1924 SUKCESY TRZYDZIESTOLECIA 1954



Osiągnięcia radzieckich budowniczych samochodów zadziwiły świat cały jeszcze w latach trzydziestych. Dzięki wytycznym i trosce komunistycznej partii i rządu radzieckiego z jedenastego miejsca jakie zajmował w roku 1928 Związek Radziecki pod względem produkcji samochodów ciężarowych przesunął się on w roku 1937 na drugie miejsce na świecie, a pierwsze w Europie. W roku 1937 ZSRR wyprodukował tyle samochodów, co Anglia, Francja i Włochy razem.

Od dnia 7 listopada 1924 roku, to jest od chwili gdy pierwszych 10 samochodów AMO-F-15 opuściło halę fabryczną (o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „Kierowcy", w artykule pod tym samym tytułem) park pojazdów mechanicznych wzbogacił się w ZSRR o setki tysięcy doskonałych samochodów, traktorów, pojazdów specjalnych i motocykli. Same tylko Zakłady Samochodowe im. Stalina w Moskwie po udoskonaleniu samochodu ciężarowego ZIS-3 przystąpiły w roku 1933 do produkcji idącej w wiele tysięcy sztuk, słynnego na cały świat samochodu ZIS-5. Jednocześnie wyrabiały one również inne typy pojazdów, jak ZIS-6 — trzyosiowa ciężarówka o nośności 4 ton, ZIS-10 — samochody z przyczepami siodłowymi, cysterny i inne specjalne, ZIS-8 i ZIS-12 — autobusy, ZIS-21 — samochody na gaz drzewny, ZIS-101 nowoczesny samochód osobowy i wiele innych.

W tym samym czasie również Gorkowskie Zakłady Samochodowe im. Mołotowa powiększyły znacznie wachlarz wytwarzanych typów pojazdów mechanicznych. W seryjnej produkcji wypuszczały już one takie samochody, jak: GAZ-30 — autobus na 17 miejsc bądź 3-osiowa ciężarówka o nośności 2 ton, GAZ-410 — wywrotka o nośności 1,2 ton, GAZ-42 — samochód ciężarowy na gaz generatorowy, a następnie udoskonalony pięcioosobowy samochód M-1 oraz wiele pojazdów o specjalnym przeznaczeniu, jak np. GAZ-4 o nośności 0,5 t., GAZ-05 sztabowy autobus na 9 miejsc, GAZ-55 autobus sanitarka i wiele innych.

Nie pozostała również w tyle trzecia radziecka fabryka samochodów w Jarosławiu. Znacznie rozbudowana została ona nastawiona na produkcję najcięższych wielotonowych samochodów. Już w roku 1931 wypuszczają robotnicy w Jarosławiu trzyosiowy samochód Jag-10 o nośności 8 ton, oraz dwuosiową ciężarówkę Jag-6 z silnikiem o mocy 75 KM. Wkrótce po tym ukazują się doskonałe samochody wywrotki Jaz-1 i Jaz-3.

W ten sposób dwie pięciolatki stalinowskie wysunęły ZSRR na drugie miejsce na świecie co do ilości produkowanych samochodów. Trzecia stalinowska pięciolatka miała uczynić zeń największe mocarstwo samochodowe świata.

Ambitne plany ludzi radzieckich pokrzyżował jednak zdradziecki napad faszystowskich Niemiec. To też dopiero po zwycięskim zakończeniu wojny podjęto dalszą rozbudowę przemysłu motoryzacyjnego na skalę dotychczas niespotykaną. Już pierwsza powojenna pięciolatka dała gospodarce narodowej ZSRR ponad pół miliona nowych pojazdów mechanicznych. Stało się to możliwe dzięki uruchomieniu nowych fabryk budowy samochodów w Mińsku, Kutaisi, na Uralu i w innych dzielnicach kraju.

Jednakże jeszcze śmielsze zadania rozwoju przemysłu motoryzacyjnego postawił przed społeczeństwem radzieckim XIX Zjazd KPZR. Realizując wytyczne XIX Zjazdu swej partii radzieccy budowniczowie samochodów uzyskali nowe wspaniałe sukcesy. Rozbudowano znacznie istniejące już zakłady przemysłu motoryzacyjnego, zwłaszcza w Moskwie, Gorki, Mińsku i Jarosławiu, czyniąc z nich największe i najnowocześniejsze obiekty przemysłowe tego typu na świecie. W zakładach tych ujrzały światło dzienne podziwiane przez wszystkich doskonałe typy samochodów, takich jak Zim, Zis-110, Maz-525, Zis-151, Zis-155 i wiele, wiele innych. O ich to powstaniu piszemy obszernie w naszym artykule.

LATA WOJNY

Wielka Wojna Narodowa wykazała dobitnie, jak wysoki jest poziom radzieckiej techniki samochodowej. Podczas gdy park samochodowy państw kapitalistycznych cechowała wielka różnorodność modeli i typów, wskutek konkurencji między poszczególnymi producentami, to olbrzymi tabor samochodów radzieckich stanowił zwarty monolit, w którym niewielka ilość typów pojazdów określona była rzeczywistymi potrzebami gospodarki narodowej i warunkami eksploatacyjnymi w kraju. Miało to, obok wyższości zalet konstrukcyjno-technicznych, decydujący wpływ na gospodarkę sprzętem samochodowym w warunkach bojowych.

Z gigantycznych zmagań ze śmiertelnym wrogiem całej ludzkości — faszyzmem hitlerowskim, Armia Radziecka wyszła zwycięsko. Niemałą w tym zasługę miała motoryzacja ZSRR. W tej wojnie silników i maszyn zwyciężyć mogła jedynie lepcza, nowocześniejsza i wyższa technika. Taką właśnie okazała się, stworzona w latach stalinowskich pięciolatek, radziecka technika motoryzacyjna.

Wiedzieli o tym faszyści. Toteż lotnictwo Hitlera niejednokrotnie próbowało zburzyć radzieckie fabryki samochodowe. Na nic się jednak nie zdały masowe naloty na fabrykę w Gorki, lub inne zakłady produkujące sprzęt samochodowy. Naloty ani na jeden dzień nie przerwały produkcji samochodów czy ciągników. Przeciwnie, krzywa produkcji ciągle wzrastała. Wystarczy przytoczyć cyfry: oto podczas wojny fabryki samochodowe w ZSRR wyprodukowały sprzęt wartości ponad 100 miliardów rubli. Radzieckie fabryki opanowały ponadto w tym czasie produkcję kilku nowych, specjalnych pojazdów dla potrzeb walczących oddziałów. A więc: zwiadowcze samochody pancerne, samochody — sanitarki, autobusy sztabowe i wozy terenowe z nadwoziem przystosowanym na użytek różnych rodzaj wojsk i służb.

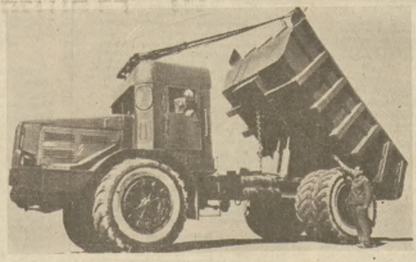
Każdy z nas doskonale zna osobowe samochody terenowe z przednim i tylnym napędem. To Gaz-67, będący w tym czasie jednym z najnowocześniejszych samochodów, którego produkcja została rozpoczęta właśnie w latach ubiegłej wojny dla potrzeb armii. Pojazdów takich było o wiele więcej.

Ale radziecki przemysł samochodowy w latach wojny nie tylko zaopatrywał front oraz cały kraj w samochody i inne pojazdy mechaniczne. Konstruktorzy i uczeni myśleli już o nowych, powojennych samochodach. Mimo nawału bieżących prac Józef Stalin wytyczył linię dalszego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Zgodnie z jego osobistymi wskazówkami przystąpiono do projektowania samochodu ZIS-110 i GAZ-51. Rozpoczęto przygotowania do opracowania typów samochodów, które po zwycięskim zakończeniu wojny miały służyć narodom Związku Radzieckiego w ich pokojowej, twórczej pracy.

W SŁUŻBIE CZŁOWIEKA

Nie minęło 5 lat, gdy radzieckie fabryki motoryzacyjne zameldowały o swoim nowym sukcesie. Przekroczona została liczba wyprodukowanych samochodów, ciągników i motocykli wyznaczona w 5-letnim Planie rozwoju przemysłu motoryzacyjnego ZSRR. Nie było takiego zakątka na olbrzymim obszarze Związku Radzieckiego, gdzie nie znanoby i nie podziwiano zalet nowych samochodów GAZ-51, ZIS-150, „Pobiedy" i „Moskwicza". Pojazdy te stały się nieodzowne w pracy i prywatnym życiu ludzi radzieckich, w gospodarce rolnej, ośrodkach przemysłowych, w komunikacji i transporcie. Związek Radziecki wysunął się jako pierwsze na świecie mocarstwo, nie tylko pod względem jakości produkowanych samochodów i metod produkcji, lecz również pod względem ilości użytkowych pojazdów mechanicznych, kołowych i gąsienicowych. Same tylko Stacje Maszynowo-Traktorowe zostały zaopatrzone w ponad 500 000 sztuk ciągników i prawie 100,000 kombajnów samochodowych. Takiego wyposażenia nie posiadało jeszcze rolnictwo żadnego państwa na świecie.

Wraz z osiągnięciem tych sukcesów fabryki radzieckie przeszły do produkcji jeszcze bardziej nowoczesnych, oryginalnych pojazdów.



Jeden z ostatnich modeli ciężarówek-olbrzymów wyprodukowanych przez Mińskie Zakłady Samochodowe — ulepszona 25-tonowa wywrotka Maz (rok produkcji 1954)

NA WIELKICH BUDOWLACH

Zadania jakie postawił przed narodami Związku Radzieckiego XIX Zjazd KPZR — gigantyczne dzieło przeobrażenia przyrody i wyzwolenia miliardów kilowatogodzin energii elektrycznej — kazały radzieckim konstruktorom pojazdów mechanicznych stworzyć nowe, specjalne typy pojazdów. Musiały one być przystosowane do trudnych prac w terenie, gdzie przekopywano spławne kanały, budowano tamy i elektrownie wodne, gdzie wysiewano tysięcznej długości pasy leśne. Nieodzowną pomocą stał się i tutaj transport samochodowy. Z całego kraju, ze wszystkich dotychczasowych i nowowybudowanych fabryk poczęły napływać nieprzerwanym potokiem wielotonowe samochody z transparentami od załóg fabrycznych: „Dla wielkich budowli komunizmu".

Takich pojazdów kapitalistyczni fabrykanci nigdy nawet nie próbowali budować. Były tam więc 25-tonowe samochody — wywrotki Maz-525, których wysokoprężny silnik posiada moc 300 KM. Były ciężarówki - wywrotki Maz-200 i Maz-205. Były silne trzyosiowe wywrotki Jaz-210 E, które w zestawie przyczepek mogą z łatwością przewieźć 25-tonowy ładunek. Na wielkich budowlach komunizmu znalazły się szybkie wywrotki ZIS-585, a także niezawodne w najtrudniejszym terenie trzyosiowe (z napędem na wszystkie koła) ZIS-151 o nośności 4,5 t oraz dwuosiowy z napędem na przednią i tylną oś — GAZ-63 o nośności 2,5 t.

Dla gospodarki ZSRR pojazd mechaniczny stał się więc nieodzownym środkiem w realizacji gigantycznych planów komunistycznego budownictwa. Radziecki transport samochodowy przyspiesza twórczą, pokojową pracę narodów ZSRR, wydajnie pracując na wielkich budowlach.

O WYSOKIE URODZAJE

W walce o wysokie urodzaje radzieckiego rolnictwa, o zagospodarowanie nowych terenów olbrzymią rolę odgrywa również transport samochodowy. Dla transportu tego, pracującego zazwyczaj w trudnych warunkach terenowych, przemysł motoryzacyjny wyprodukował wiele specjalnych pojazdów mechanicznych — nie tylko samochodów terenowych (jak ostatnio GAZ-69), ale przede wszystkim różnego rodzaju traktorów gąsienicowych i ciągników kołowych o wszechstronnym zastosowaniu. Oglądać te pojazdy mogła publiczność zwiedzająca Wszechzwiązkową Wystawę Rolniczą w Moskwie w pawilonie motoryzacji rolnictwa. Pokazano tam pojazdy będące w powszechnym użyciu we wszystkich rejonach ZSRR, poczynając od najmniejszych o mocy 3 KM, aż do olbrzymich o mocy 280 KM.

Wiele jeszcze innych typów i oryginalnych modeli ciągników wyszło zwycięsko ze wszystkich prób pracując na rozległych obszarach rolniczych ZSRR. Jednakże najnowszy sprzęt techniczny, jaki został użyty w szerokim zakresie na polach kołchozowych, to nie tylko ciągniki, lecz doskonałe kombajny i samobieżne maszyny rolnicze.

Mechanizacja rolnictwa radzieckiego, najbardziej nowoczesnego rolnictwa na świecie, odbywa się nadal w szybkim tempie. W oparciu o najbardziej postępową technikę rolnicy radzieccy pomyślnie walczą o obfitość artykułów żywnościowych dla ludności i surowca dla przemysłu.

Dziś Związek Radziecki zajmuje pierwsze miejsce na świecie w produkcji ciągników i maszyn rolniczych i to zarówno pod względem ilości, jak i nowoczesnej konstrukcji wyprzedzającej znacznie przereklamowane modele fabryk kapitalistycznych.

TECHNIKA PRZYSZŁOŚCI

Z szybkością, która jest nie do pomyślenia w jakimkolwiek innym, nie socjalistycznym ustroju na świecie, rozwija się w ZSRR przemysł motoryzacyjny. Wspaniały rozwój przebył on od



Ciągniki i samochody pracują nad zagospodarowaniem odłogów

pierwszych fabryczek samochodowych w latach 1918—1924 do gigantycznych fabryk-automatów wybudowanych w ciągu pierwszej powojennej pięciolatki.

Dziś przemysł motoryzacyjny w ZSRR pracuje na potrzeby budownictwa komunizmu. Nic więc dziwnego, że radzieccy uczeni, konstruktorzy i inżynierowie poświęcili mu specjalną uwagę. W wielu gałęziach przemysłu produkcja odbywa się już dziś w sposób całkowicie zautomatyzowany. Twórcza myśl radzieckich wynalazców znajduje coraz nowe drogi do jeszcze wyższej i doskonalszej formy produkcji.

Oto laureat stalinowskiej premii K. I. Brucew prawie całkowicie zautomatyzował pracę w walcowni Zakładów Metalurgicznych. Bohater socjalistycznej pracy I. P. Inoczkin stworzył jedną z pierwszych, w pełni zautomatyzowanych linii w Stalingradzkiej Fabryce Ciągników. Linia ta składa się z pięciu głównych zespołów, a jej maszyny nie tylko samoczynnie obrabiają części ciągnika, lecz same je montują. Obróbka kadłuba silnika trwała tutaj na zwyczajnych tokarkach uniwersalnych 3,5 godz., natomiast na linii zautomatyzowanej trwa zaledwie 3,5 min. Na zautomatyzowanej linii obrabiarek cięcie metalu odbywa się z szybkością ponad 1 000 m na minutę, a powierzchnia metalu chłodzona jest strumieniem wody, uderzającym z szybkością ok. 1 000 m na sek.

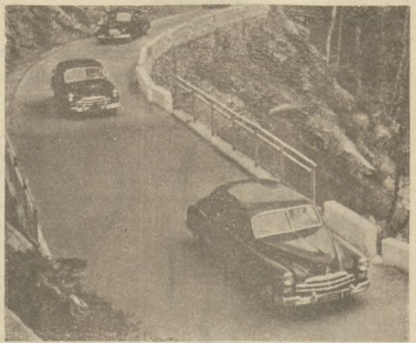
Twórcza praca radzieckich inżynierów, specjalistów automatyzacji, uwieńczona zostaje coraz większymi sukcesami. Już trzeci rok pracuje z pełnym powodzeniem pierwsza fabryka-automat, produkująca całkowicie samoczynnie tłoki do silników. Fabryka ta wykonana jest według projektu inż. Dikuszyna i wykonuje wszelkie czynności od pierwszej do ostatniej tylko za pomocą maszyn. Zaledwie 8-miu wysoko wykwalifikowanych techników reguluje pracę maszyn, zmienia stępione narzędzia i usuwa ewentualne usterki.

Za pierwszą fabryką — automatem ruszają już następne. Powstają w Związku Radzieckim potężne kombinaty, fabryki i elektrownie jakich nie znają dzieje; powstają budowle komunizmu, zmieniające życie ludzkie i przeobrażające przyrodę. Zaciera się stopniowo różnica między pracą fizyczną i umysłową. Powstają fabryki przyszłości, a człowiek — twórcą techniki — zostaje uwolniony od ciężkiej pracy. Będzie on mógł zająć się tym wszystkim, co jest mu potrzebne do osiągnięcia wysokiego poziomu życia. Podnosi się jeszcze bardziej wiedza, kultura. Wszystkie siły nauki i techniki oddawane są dla wyzwolenia człowieka. Komunizm, ku któremu kroczą dziś pewnie narody Związku Radzieckiego, otwiera wspaniałą przyszłość ludzkości.

STEFAN L. STRZAŁKOWSKI



Oto skala produkcji radzieckiego przemysłu: 25-tonowa wywrotka i 4-osobowy „Moskwicz".



Do najpiękniejszych zakątków kraju wyjeżdżają na wypoczynek ludzie radzieccy nowoczesnymi samochodami Zim.

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa Królewska 1, tel. 820 30 wew. 38 23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON W-wa. Zam. Nr 1882. CW-18512